Hier sind sämtliche Personenwagenmodelle systematisch geordnet, sowie mit genauen Daten und in Bildern dargestellt, welche von der westdeutschen Automobilindustrie seit 1945 auf den Markt gebracht wurden. Eine Dokumentation von solcher Weitläufigkeit, Reife und Stichhaltigkeit dürfte es sonst zu diesem Thema nirgendwo geben.



ISBN 3-87943-391-7

wald

TSCHE
TOS

945
975

DEUTSCHE AUTOS

1945 1975

Werner Oswald Eine Typengeschichte





Werner Oswald

Deutsche Autos 1945–1975

Alle deutschen Personenwagen der letzten 30 Jahre

Motorbuch Verlag Stuttgart

Umbruch und Redaktion: Werner Oswald
Umschlagzeichnung: Carlo Demand
Einband und Umschlagkonzeption: Siegfried Horn

Fotos und Bilder: Archiv Oswald (585), Engelbert Männer (12), Dr. Eberhard Seifert (4), Erich Bauer (3), Dr. Paul Simsa (3), Ulrich Schwab (2), Autopress (1), J. Wölfer (1)

ISBN 3-87943-391-7

4. Auflage 1979.

7 Stuttgart 1, Postfach 1370.
Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses
Paul Pietsch GmbH. & Co. KG.

Satz und Druck: SV-Druck, 7302 Ostfildern 1.
Bindung: Verlagsbuchbinderei Karl Dieringer, 7 Stuttgart.
Printed in Germany.

Inhalt

Abgeschlossen nach dem Stand vom 1. August 1975
(Porsche 1. Oktober 1975)

Lieber Leser,

dieses Buch baut auf einer früheren Dokumentation auf, die damals schon viel Anklang fand. Sie hieß „Autos in Deutschland 1945–1966“, ist seit Jahren vergriffen, und ungezählt blieben die Anfragen nach einer ergänzten Neubearbeitung.

Hier ist sie. Eine Weiterführung der Dokumentation im damaligen Stil ließ sich freilich nicht realisieren. Das Buch wäre zum Lexikonformat angewachsen und damit viel zu teuer geworden. Hauptgrund hierfür ist die Modellexplosion, die bei nahezu allen deutschen Automobilfabriken vor etwa 10 Jahren einsetzte. Seitdem haben sich die Grundtypen vervielfacht, und fast jeder davon ist in zahlreichen Varianten mit einer ganzen Staffel von Motoren lieferbar. Mögen viele dieser Versionen und Varianten auf dem Markt ohne Bedeutung geblieben sein, so ändert dies nichts daran, daß der Leser dieses Buches eine komplette Übersicht erwartet.

Als unmöglich erwies es sich ferner, die mittlerweile immens angewachsenen Preislisten, zumal mit allen möglichen Sonderausstattungen, vollständig aufzuführen. Allein solche Preistafeln würden, die unaufhörlichen Preisänderungen mit einbezogen, bei manchen Typen viele Seiten füllen. Der Verfasser beschränkt sich deshalb darauf, jeweils die Grundpreise der wichtigsten Modelle anzugeben, die so ausgewählt sind, daß sich durch Interpolation der Preis jeder beliebigen Variante annähernd genau ermitteln läßt.

Im übrigen geben die Preistafeln ein anschauliches Bild von der Entwicklung der Automobilpreise. Diese blieben bis Ende der sechziger Jahre immer weiter hinter der allgemeinen Preisentwicklung zurück. Das bedeutet, daß zu jener Zeit Autos im Vergleich zu anderen Wirtschaftsgütern verhältnismäßig immer billiger wurden. Hier handelte es sich um einen Erfolg vielfältiger Rationalisierungsmaßnahmen, um das Ergebnis kontinuierlicher Produktionssteigerungen, aber auch um den Beweis, daß das kapitalistische System die Entfaltung einer im besten Sinne sozialen Markwirtschaft erlaubt, solange man sie von dirigistischen Eingriffen verschont. Wer von jenen aber hat damals die beispielhafte Preisdisziplin der deutschen Automobilindustrie gerühmt, welche heute lauthals beklagen, daß in den letzten Jahren die Autopreise vehement nach oben schnellten, und zwar aus Gründen, welche die Industrie weit weniger zu verantworten hat als manche prominente Gruppe ihrer Ankläger.

In diesen Zusammenhang gehört der Hinweis, daß die Automobilpreise mehr und öfter steigen, seit Anfang 1974 die Preisbindung aufgehoben wurde. Sollte denn diese Maßnahme nicht das Gegenteil bewirken? Daß die Aufhebung der Preisbindung den Automobilkäufern angesichts der hiesigen Marktstruktur keinen Nutzen bringen kann, haben wirtschaftskundige Fach-

leute gewußt und vorausgesagt. Ideologen jedoch setzten ihre sicherlich gut gemeinten, aber nicht praxisgerechten Thesen durch. Und wie so oft ist ihnen das Schicksal gnädig: Die Masse der betroffenen Bürger hat überhaupt keine Ahnung, wieviel Schaden auch da wieder angerichtet wurde.

Andererseits macht natürlich auch die Automobilindustrie ihre Fehler. Es gibt da wie wohl in allen Wirtschaftszweigen genügend Beispiele für verfehlte Unternehmens-, Planungs- und Modellpolitik. Hierzu kann man in diesem Buch exemplarische Beweise finden. Da gibt es Typen, in deren Entwicklung und Produkion hunderte von Millionen investiert wurden, ohne daß ein genügender Markt hierfür vorhanden gewesen wäre. Andere Modelle gab man auf, weil man sie für veraltet hielt, ohne zu ahnen, daß der Markt früher oder später dazu zwingen könnte, das schon totgeglaubte Baumuster wieder aus der Versenkung zu holen. Da gab es Großserienwagen, die bereits nach einem Jahr durch das nächste Modell ersetzt werden mußten, weil sie technisch oder modisch vom Publikum abgelehnt wurden. Nur: Man muß wissen, daß solche und andere Fehler mit Sicherheit noch viel öfter vorkommen, wenn man die Fabriken, sei es ganz, sei es teilweise, verstaatlichen, sozialisieren oder mit Mitteln wie Investitionslenkung lähmen wollte.

Aufgeführt sind in diesem Buch alle im vorgegebenen Zeitraum serienmäßig gebauten Personenwagenmodelle der deutschen Automobilindustrie. Nicht enthalten sind solche Typen, die nur für militärische oder polizeiliche Zwecke in Betracht kommen. Ferner wird in diesem Rahmen auf Renn- und Rennsportwagen verzichtet, die sich nicht für den normalen Straßenverkehr eignen.

Vorsorglich sei darauf hingewiesen, daß einige wichtige Daten wie Wagengewicht, Wendekreis, Geschwindigkeit, Beschleunigung und Verbrauch oft nicht mit den offiziellen Fabrikangaben übereinstimmen. Es handelt sich nicht um „Fehler“, sondern um das Bemühen des Verfassers, möglichst wirklichkeitsgetreue Daten mitzuteilen.

Für alle Anregungen und Hinweise, die künftigen Neubearbeitungen dieses Buches nützlich sein könnten, sei im voraus gedankt.

8024 Deisenhofen bei München
Postfach 126

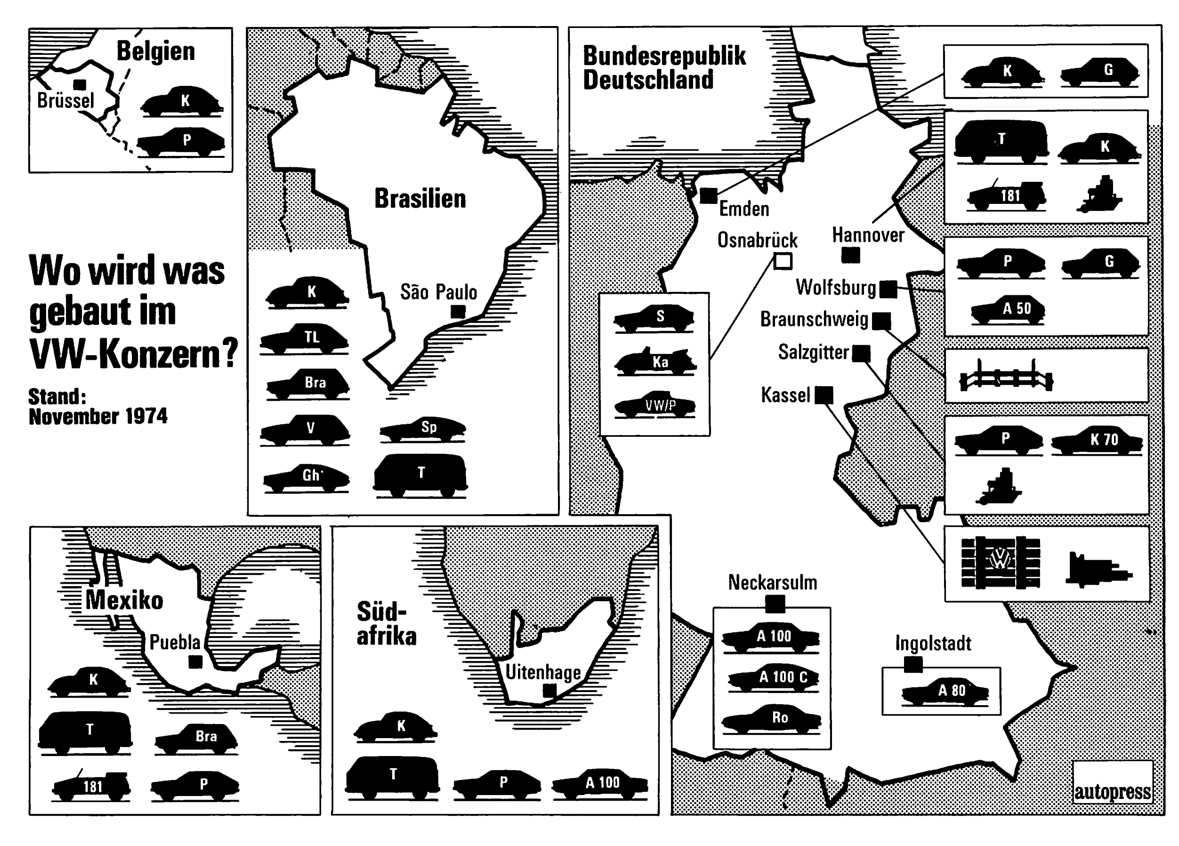
(Ing. Werner Oswald)

Volkswagen

Im Mai 1938 erfolgte bei Fallersleben die Grundsteinlegung des Volkswagenwerks. Bei diesem Anlaß wurde der Volkswagen in seiner endgültigen Gestalt zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt (und KdF-Wagen getauft). Als nach damaligen Begriffen modernster Kleinwagen fand er weltweite Beachtung und Anerkennung. Der VW krönte das Lebenswerk Professor Porsches, der ein genialer Konstrukteur war, hier freilich aber auch über Mittel und Möglichkeiten verfügte, wie sie zu jener Zeit noch nie für die Entwicklung eines absolut neuen Automobils zur Verfügung standen. Dazu wurde eine hochmoderne, großzügig angelegte Fabrik auf einer grünen Wiese am Mittellandkanal eigens für die Produktion des Volkswagens gebaut, und gleichzeitig plante man Wolfsburg als völlig neue Stadt. Bald kam allerdings der Krieg, und das Volkswagenwerk mußte, obwohl es hierfür weder vorgesehen noch eingerichtet war, zahlloses Rüstungsmaterial fertigen, das großenteils mit dem Automobilbau in gar keiner Beziehung stand. Außer vielen in technischer Beziehung ziemlich uninteressanten Massenprodukten kamen aus Wolfsburg ein Teil der V1-Flugbomben sowie natürlich die legendären Kübel- und Schwimmwagen. Wohl sahen diese dem zivilen VW gar nicht ähnlich, doch ihre Bewährung unter den schwierigsten, klimatisch unterschiedlichsten Verhältnissen und die damals gesammelten Erfahrungen hatten für die weitere Entwicklung von Motor und Fahrwerk unschätzbaren Wert. Sofort nach dem Krieg begann, wenn auch zunächst nur in ganz bescheidener Zahl, die reguläre VW-Produktion. Schlechtes Material bereitete noch mannigfache Sorgen, die jedoch in diesen Jahren bitterer Not niemanden übermäßig beeindruckten. Mit der Währungsreform wandelte sich der VW sehr rasch zu einem Automobil, das sich vor allem durch seine außergewöhnliche Fertigungsqualität auszeichnete. Tausende von mehr oder weniger wichtigen Dingen wurden daran im Laufe der Jahre geändert, und immer wieder ist es faszinierend, sich die einzelnen Entwicklungsstufen des über 25 Jahre lang volkstümlichsten und erfolgreichsten deutschen Automobils zu vergegenwärtigen. Professor Dr. Ing. Heinrich Nordhoff, von 1948 bis zu seinem Tod im April 1968 Generaldirektor des Volkswagenwerks, gebührt allein der Ruhm, den VW durch seine unbeirrbare Geschäftspolitik und die beharrliche Konsequenz, mit welcher er für die Ausreifung des Wagens und seiner Produktion sowie für einen bestmöglichen Kundendienst sorgte, zu einem Welterfolg ohnegleichen gemacht zu haben. Andererseits legte sich Nordhoff zu starr auf die durch den luftgekühlten Heckmotor vorgezeichnete VW-Konzeption fest, obwohl ihr prinzipielle Mängel anhafteten, die von Jahr zu Jahr unzeitgemäßer wirkten. So war es gewiß richtig, daß Nordhoffs Nachfolger Professor Dr. h. c. Kurt Lotz, Vorstandsvorsitzender von 1968 bis 1971, das mittlerweile zu einem Konzern angewachsene Volkswagenwerk von der absoluten Bindung an die Heckmotor-Bauart befreite und mit der Produktion eines geradezu extrem andersgearteten Modells begann, des von NSU übernommenen K 70 mit Frontantrieb und Wasserkühlung. Daß sich dieser Wagen schließlich bald als Fehlinvestition erwies, war eher Pech als Schuld von Kurt Lotz. Der größere Fehler war wohl auch nicht die Übernahme des Wagentyps als vielmehr die Errichtung des eigens für dessen Produktion eingerichteten Werkes Salzgitter. Rudolf Leiding nun, VW-Generaldirektor von Herbst 1971 bis zum Ende des Jahres 1974, hat dem Volkswagenwerk zu einem auf lange Zeit hinaus erfolgversprechenden Modellprogramm verholfen. Passat, Scirocco, Golf und Polo sind Autos, wie man sie heute braucht. Modern in der Technik, gefällig in der Form, praktisch und wirtschaftlich im Betrieb. In gleichem Maße allerdings, wie der weiterhin gebaute Käfer offensichtlich rasch an Bedeutung verliert, büßt auch das Volkswagenwerk seine einstige Sonderstellung ein. Der Käfer war ein klassenloses Automobil, jahrzehntelang immun gegen jede Konkurrenz. Die neuen Modelle hingegen sind gewiß gut und schön, aber sie werden sich im Kreis jener längst eingeführten Fabrikate, die gar nicht viel

anders konzipiert sind, bewähren und auf die Dauer behaupten müssen: VW ist jetzt eine Marke wie jede andere.

Das zunächst im Bundesbesitz befindliche, von Nordhoff sehr autoritär geführte Volkswagenwerk wurde 1960 teilprivatisiert. 60% des damaligen Grundkapitals von 600 Millionen DM gingen als Volksaktien an 1,25 Millionen Kleinaktionäre, weitere 40% teilten sich die Bundesrepublik und das Land Niedersachsen. Seitdem wurde das Grundkapital auf 750 und 1970 auf 900 Millionen DM aufgestockt. Längst ist das Volkswagenwerk die größte Automobilfabrik Europas. Zu den Stammwerken in Wolfsburg und Braunschweig kamen weitere Fertigungsstätten in Hannover, Kassel, Emden und Salzgitter. Außerdem werden Volkswagen in Brasilien und Mexiko gebaut sowie in zahlreichen anderen Ländern montiert. – 1965 übernahm das Volkswagenwerk die damalige Auto Union AG in Ingolstadt, was sich im Hinblick auf die Schaffung des heutigen Modellprogramms als großer Segen für den Konzern erweisen sollte. Wiederum eine Fehlkalkulation freilich war es, daß Kurt Lotz 1969 die NSU-Werke in Neckarsulm aufkaufte und mit dem Werk Ingolstadt zur VW-Tochtergesellschaft Audi NSU Auto Union AG zusammenschloß. Neckarsulm war in keiner Weise und zu keiner Zeit ein Gewinn für das Volkswagenwerk, und heute ist die ehemalige NSU-Schmiede für VW eine schwere Bürde, die man so bald wohl nicht mehr loswerden wird. – Die weltweite Wirtschaftsrezession, der rückläufige und nicht mehr kostendeckende Verkauf in Amerika sowie vor allem die Lohn- und Preisentwicklung in der Bundesrepublik seit 1969, aber auch das nicht mehr marktgerecht gewesene Angebot brachten dem Volkswagenwerk in den letzten Jahren dramatische Rückschläge. Rudolf Leiding, der in eindrucksvoller Weise und binnen kürzester Frist eine neue Modellreihe realisierte und damit hohes Ansehen gewann, trat trotzdem zurück,



K	= Käfer	**Ka**	= Käfer-Kabrio	**Bra**	= VW 1600 Brasilia	**Sp**	= VW Sp 1 und Sp 2 (Sportversionen für Brasilien)	**A 80**	= Audi 80
P	= Passat	**K 70**	= K 70	**V**	= VW 1600 Variant	**A 50**	= Audi 50	**A 100**	= Audi 100
G	= Golf	**T**	= Transporter	**Gh**	= Karmann Ghia TC			**A 100 C**	= Audi 100 Coupé
S	= Scirocco	**TL**	= VW 1600 TL	**VW/P**	= VW Porsche			**Ro**	= Ro 80

weil er bei dem linkslastig gewordenen, durch das Übergewicht von Beamten und Gewerkschaftsfunktionären mehr politisch als wirtschaftlich orientierten Aufsichtsrat nicht genügend Rückhalt fand. Toni Schmücker, bis 1968 Vorstandsmitglied der Kölner Ford-Werke und seitdem Generaldirektor bei Rheinstahl gewesen, fungiert seit Februar 1975 als neuer Chef des Volkswagenwerks. Es wird eine wahnsinnig schwierige Aufgabe für ihn sein, den Konzern allen Widrigkeiten zum Trotz wieder auf eine gesunde Basis zu stellen. – Erwähnt sei schließlich noch ein markantes Datum aus der jüngsten Geschichte des Unternehmens: Als letzter in seinem Stammwerk Wolfsburg seit 1945 gebauter VW-Käfer lief am 1. Juli 1974 der Wagen Nr. 11916519 vom Band. Deutsche VW-Käfer werden jetzt nur noch in Hannover und in Emden hergestellt. – Von den einzelnen VW-Modellen wurden im Zeitraum von 1945 bis zum Jahresende 1974 folgende Stückzahlen erreicht:

A) VW-Produktion in Deutschland 1945–1974
(einschl. CKD-Fahrzeuge)

VW-Käfer (Typ 1)	Limousinen	15235220
	Cabriolet 4 Sitze	262686
	Karmann-Ghia Coupé	364401
	Karmann-Ghia Cabriolet	80899
	Hebmüller Cabriolet	696
	Polizei-Kübelwagen	482
	VW 181	66321
	VW 147 Lieferwagen	6129
	Sonstige	2207
		16019041
VW Transporter (Typ 2)	Alle Modelle	3514783
VW 1500/1600 (Typ 3)	Limousine Stufenheck	738010
	Limousine Fließheck	601286
	Variant	1203046
	Karmann-Ghia Coupé	42563
		2584905
VW 411/412 (Typ 4)	Limousinen	178688
	Variant	176512
VW-Porsche	914/4	107722
VW K 70	Limousine	210082
VW Passat	Limousine	338686
	Variant	89889
		428575
VW Golf	Limousinen	189926
VW Scirocco	Coupé	36134
Audi 50	Limousine	22146
		23468514

B) VW-Produktion im Ausland 1945–1974

VW Käfer	2158765
VW Brasilia	502423
VW Transporter	366172
VW Typ 4	12528
VW Passat	26167
Sonstige VW Modelle	2963
	3069018
Gesamte VW-Produktion im In- und Ausland 1945–1974	**26537532**

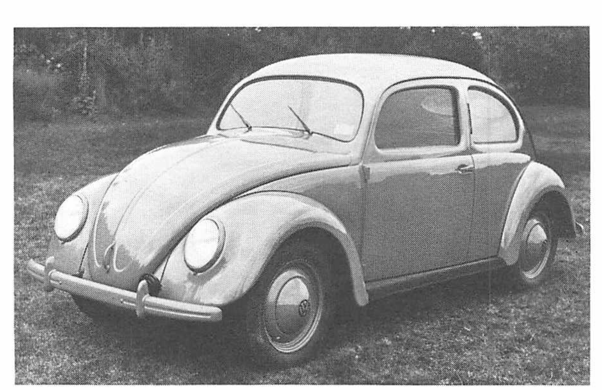
Volkswagen Typ 51 (1945–1946)

Limousine mit Fahrwerk (hochgesetzte Achsen, härtere Federn) und Kraftübertragung des Wehrmacht-VW.

Volkswagen Standard-Modell (1946–1953)

Typ 11. Standard-Limousine mit 25 PS-Motor. Bau 1946 bis Dezember 1953. Einfache Ausstattung. Keine Chrom-Verzierungen. Schwarzes Dreispeichen-Lenkrad. Vordersitz-Verstellung mittels Flügelmuttern.

Volkswagen Typ 51 1945–1946



Volkswagen Standard-Modell 1946–1953

Volkswagen Export-Modell (1949–1953)

Typ 11 a. Export-Limousine mit 25 PS-Motor. Bau März 1949 bis Dezember 1953.

Typ 14. Cabriolet 2 Sitze. Karosserie Hebmüller. Bau März 1949 bis April 1950. Etwa 750 Wagen.

Typ 15. Cabriolet 4 Sitze. Karosserie Karmann. Bau März 1949 bis Dezember 1953.

Besondere Merkmale Export- gegenüber Standard-Modell: Zierleisten, Radkappen, Stoßstangen, Türgriffe und Scheinwerferringe verchromt. Bessere Innenausstattung.

Ab Juli 1949: Kunstharzlackierung. Helles Zweispeichen-Lenkrad. Vordersitze während der Fahrt verstellbar. Bessere Schalldämpfung. Teleskop-Stoßdämpfer vorn.

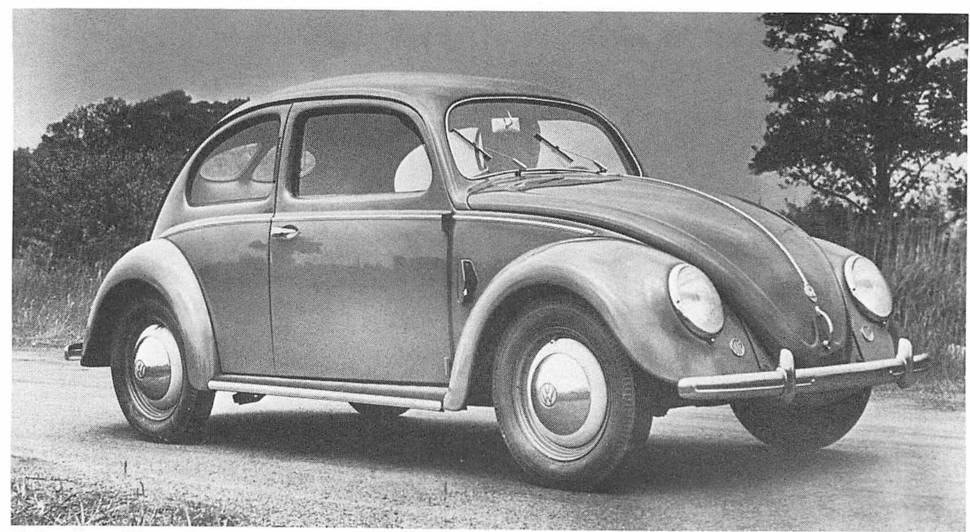
Ab Januar 1950: Fünfblatt-Federstäbe vorn.

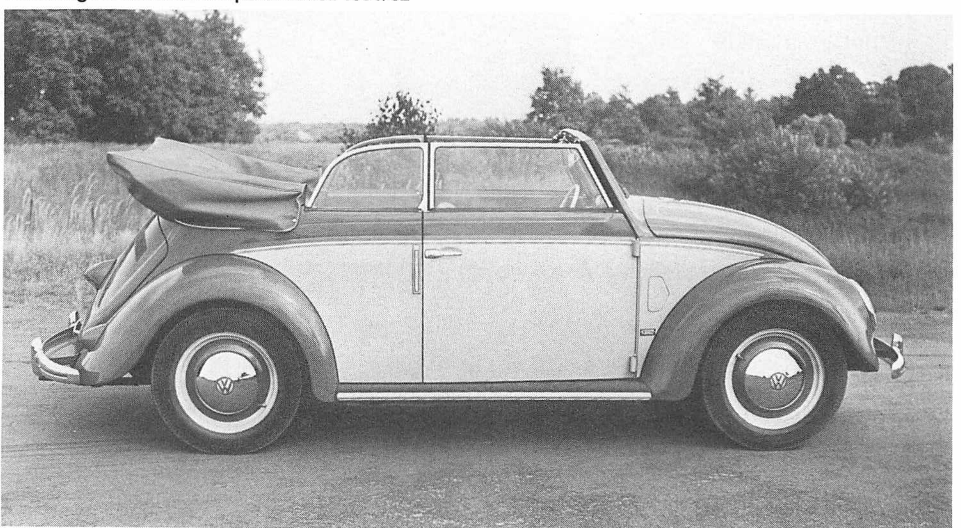
Ab Mai 1950: Hydraulische Fußbremse. Thermostatische Kühlluftregulierung. Schalldämpfung in den Heizkanälen. Faltschiebedach als Sonderausstattung (DM 250,—).

Ab April 1951: Zierrahmen um Windschutzscheibe. Teleskop-Stoßdämpfer auch hinten. Nockenwellenzahnrad aus Kunststoff. Bessere Heizung. Türkontaktschalter.

Ab Oktober 1952: Synchrongetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert). Vergaser mit Beschleunigungspumpe. 15 Zoll-Räder. Größere Federwege (Sechsblatt-Federstäbe vorn, dünnere Federstäbe hinten). Neue Instrumententafel. Winkerschalter unter dem Lenkrad. Drehknopf für Heizung. Scheibenwischer mit automatischer Endstellung. Drehfenster in den Türen. Knebelgriff für Motorhaube. Breitere und kräftigere Stoßstangen (ohne mittlere Rille).

Ab März 1953: Ovales Rückfenster ohne Mittelsteg. 3 statt 10 Kurbeldrehungen für Türfenster.


Volkswagen Limousine Export-Modell 1951/52


Volkswagen Cabriolet 4 Sitze (Karosserie Karmann) 1951/52


Volkswagen Cabriolet 2 Sitze (Karosserie Hebmüller) 1949/50

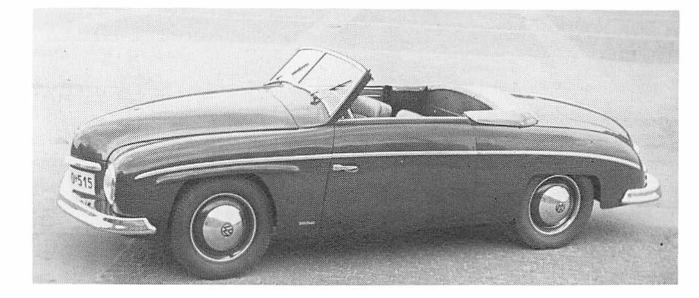
		Volkswagen Typ 51 1945–1946	Volkswagen Standard-Modell 1946–1953	Volkswagen Export-Modell 1949–1953
Motor		4 Zylinder (Boxer) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Graugruß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub		75 x 64 mm		
Hubraum		1131 ccm		
Leistung		25 PS bei 3300 U/min		
Drehmoment		6,8 mkg bei 2000 U/min		
Verdichtung		1:5,8		
Vergaser	Bis April 1950:	Solex 26 VFJ	Solex 26 VFJ	Solex 26 VFJ
	Ab April 1950:		Solex 26 VFJS	Solex 26 VFJS
	Ab Okt. 1952:		Solex 28 PCI	Solex 28 PCI
Ventile		Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager		4		
Kühlung		Gebläse (Luft)		
Schmierung		Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie		6 V 75 Ah (unter Rücksitz)		
Lichtmaschine		130 W		
Anlasser		0,4 PS		
Kraftübertragung		Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung		Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung		Schaltstock Wagenmitte		
				Bis Okt. 1952: / Ab Okt. 1952:
Getriebe		4 Gang	4 Gang	4 Gang / 4 Gang
Synchronisierung		–	–	– / II–IV
Übersetzungen		I. 3,60 II. 2,07 III. 1,25 IV. 0,80	I. 3,60 II. 2,07 III. 1,25 IV. 0,80	I. 3,60 / I. 3,60 II. 2,07 / II. 1,88 III. 1,25 / III. 1,22 IV. 0,80 / IV. 0,79
Antriebs-Übersetzung		4,43 (17:31) dazu Vorgelege 15:21 Sperrdifferential	4,43	4,43 / 4,43
Fahrwerk		Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung		Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer		
Hinterradaufhängung		Pendelachse, Längslenker, Federstäbe quer		
Lenkung		Spindel (14,15:1), 2,4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse		Mechanisch (Seilzug)	Mechanisch (Seilzug)	Mechanisch (Seilzug) Ab Mai 1950: Hydraulisch
		Trommel-Ø 230 mm, 30 mm breit Bremsfläche 520 cm²	Trommel-Ø 230 mm, 30 mm breit Bremsfläche 520 cm²	Trommel-Ø 230 mm, 30 mm breit Bremsfläche 520 cm²
Allgemeine Daten				
Radstand		2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur		1356/1360 mm	1290/1250 mm	1290/1250 mm
Gesamtmaße	Bis Okt. 1952:	4070 x 1540 x 1630 mm	4070 x 1540 x 1550 mm	4070 x 1540 x 1550 mm
	Ab Okt. 1952:		4070 x 1540 x 1500 mm	4070 x 1540 x 1500 mm
Felgen	Bis Okt. 1952:	3,00 D x 16	3,00 D x 16	3,00 D x 16
	Ab Okt. 1952:		4,00 J x 15	4,00 J x 15
Reifen	Bis 1948:	5,25–16	4,50–16	
	Ab 1949:		5,00–16	5,00–16
	Ab Okt. 1952:		5,60–15	5,60–15
Bodenfreiheit	Bis Okt. 1952:	275 mm	220 mm	220 mm
	Ab Okt. 1952:		200 mm	200 mm
Wendekreis links/rechts		11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter
Wagengewicht		755 kg	720 kg	Limousine 730 kg Cabriolet 2 Sitze 775 kg Cabriolet 4 Sitze 800 kg
Zuläss. Gesamtgewicht		1110 kg	1110 kg	1110 kg Cabriolet 4 Sitze 1160 kg
Höchstgeschwindigkeit		80 km/h	105 km/h	105 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h		–	50 sec	50 sec
Verbrauch/100 km		9,5 Liter	7,5 Liter	7,5 Liter
Kraftstofftank		40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)



Volkswagen Cabriolet 2 Sitze 1949/50
(Sonderkarosserie Drews)



Volkswagen Cabriolet 2 Sitze 1951–1954
(Sonderkarosserie Dannenhauer & Stauss)

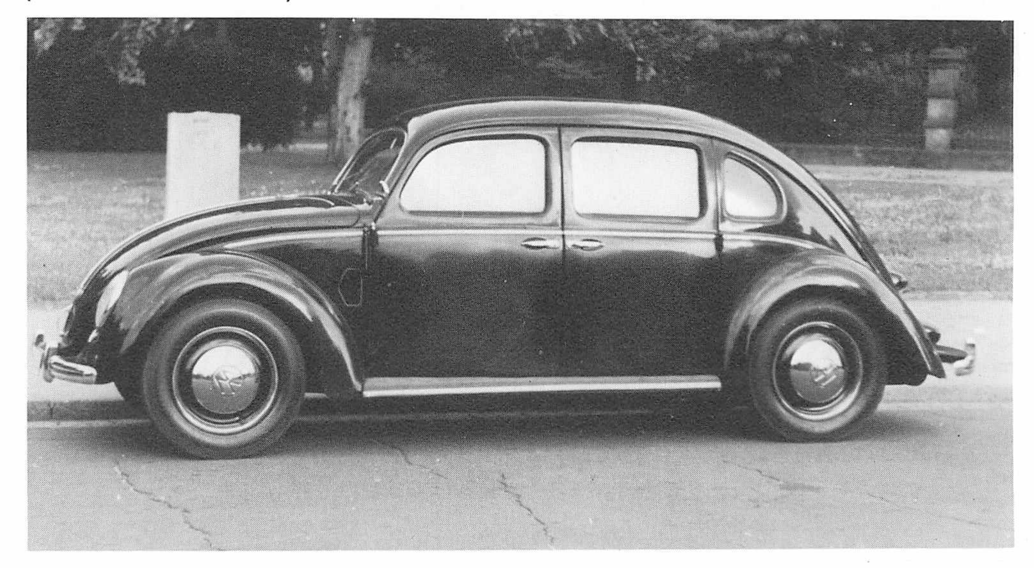


Volkswagen Cabriolet 2 Sitze
1951–1954
(Sonderkarosserie Rometsch)

Volkswagen Cabriolet 2 Sitze
1953/54
(Sonderkarosserie Karmann)



Volkswagen Limousine 4 Türen
1951
(Sonderkarosserie Rometsch)



Volkswagen 1200 Standard-Modell (1954–1964)

Typ 11. Standard-Limousine mit 30 PS-Motor. Bau Januar 1954 bis Oktober 1964. Einfache Ausstattung. Keine Chrom-Verzierungen. Schwarzes Dreispeichen-Lenkrad. Unsynchronisiertes Getriebe. Seilzug-Bremsen. Ohne Lenkungsdämpfer und Stabilisator.

Ab April 1962: Hydraulische Fußbremse.

Ab März 1963: Chrom-Verzierungen als serienmäßige Sonderausstattung (Aufpreis DM 110,—).

Ab November 1963: Bessere Innenausstattung (helles Lenkrad, Türgriffe und Fensterkurbeln verchromt, Plastik-Dachhimmel).

Volkswagen 1200 Export-Modell (1954–1965)

Typ 11 (Export-Limousine) und Typ 15 (Cabriolet 4 Sitze, Karosserie Karmann). Bau Januar 1954 bis Juli 1960 mit 30 PS-Motor, August 1960 bis Juli 1965 mit 34 PS-Motor.

Ab Januar 1954: 30 PS-Motor mit Muldenkolben und Verdichtung 1:6,1. Ölbad-Luftfilter. Zündverteiler mit Unterdruckverstellung. 160 W-Lichtmaschine. Kombiniertes Zünd-Anlaß-Schloß.

Ab August 1954: 30 PS-Motor mit Flachkolben und Verdichtung 1:6,6.

Ab August 1955: Einkammer-Auspufftopf mit 2 Austrittsrohren. Mehr Raum unter Vorderhaube durch anders geformten Kraftstofftank. Lenkrad mit asymmetrisch angesetzten Speichen, Schaltstock vorverlegt und gebogen. Heizungs-Drehknopf vorverlegt. Breitere Vordersitze mit dreifach verstellbaren Lehnen. Öleinfüllverschluß mit Schraubdeckel. Einkammer-Heckleuchten mit Zweifadenlampe für Heck- und Bremslicht. Falt-Schiebedach (Aufpreis DM 250,–) aus Kunststoff.

Ab Juli 1956: Schlauchlose Reifen.

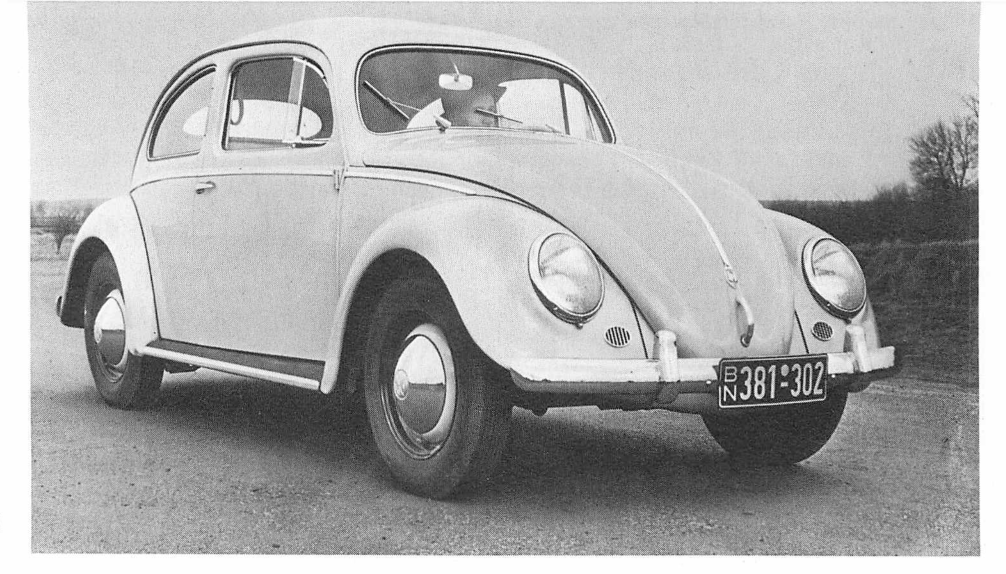
Ab August 1957: Rückfenster und Windschutzscheibe wesentlich vergrößert. Scheibenwischer größer. Neue Armaturentafel. Gashebel mit Trittplatte (statt Rolle). Innere Seitenverkleidungen aus Kunststoff. Bodenbeläge aus grauem Gummi. Neue Kennzeichenbeleuchtung.

Ab Oktober 1957: Größere Bremszylinder vorn und hinten. Breitere Bremsbacken vorn.

Ab August 1959: Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse. Weichere Federung. Drehpunkt der Pendelachse tiefergelegt. Lenkrad mit vertiefter Nabe. Signal-Halbring auf dem Lenkrad. Gepolsterte Sonnenblende. Feste Türgriffe mit Drucktaste. Automatische Winker-Rückstellung. Verstärkte Windschutzscheiben-Entfrostung. 180 W-Lichtmaschine. Tropenfester Keilriemen. Schräge Fußauflage und Armstütze für Beifahrer. Bessere Geräuschdämpfung und niedrigere Gebläse-Drehzahl.

Ab März 1960: Hydraulischer Lenkungsdämpfer.

Ab August 1960: 34 PS-Motor. Vollsynchronisiertes Getriebe. Vergaser mit automatischer Startvorrichtung. Zünd-Anlaß-Schloß mit Anlaß-Wiederholsperre. Asymmetrisches Abblendlicht. Wiederum vergrößerter Stauraum durch neuerliche Umgestal-



Volkswagen Export-Modell 1953–1957

tung des Kraftstofftanks. Tankentlüftung ins Freie. Durchsichtiger Bremsflüssigkeitsbehälter. Blinker statt Winker. Scheibenwaschanlage. Haltegriffe und Sonnenblende für Beifahrer.

Ab Juni 1961: Zweikammer-Heckleuchten.

Ab August 1961: Schneckenrollenlenkung. Kraftstoffuhr statt Reservehahn. Halterungen für Sitzgurte. Pneumatische Scheibenwaschanlage. Sitz-Gleitschienen verlängert. Schieber an Heizluftdüsen im vorderen Fußraum. Heizluftdüsen im hinteren Fußraum. Türfeststeller. Lenk-Zünd-Anlaß-Schloß.

Ab August 1962: Plastik-Dachhimmel. Schiebedach-Griff abklappbar.

Ab Januar 1963: Frischluft-Heizung mittels Wärmetauschern im Auspuff.

Ab August 1963: Stahl-Kurbeldach (Aufpreis DM 250,–) statt Falt-Schiebedach. Breitere Kennzeichenleuchte. Signaltasten statt Halbring auf dem Lenkrad.

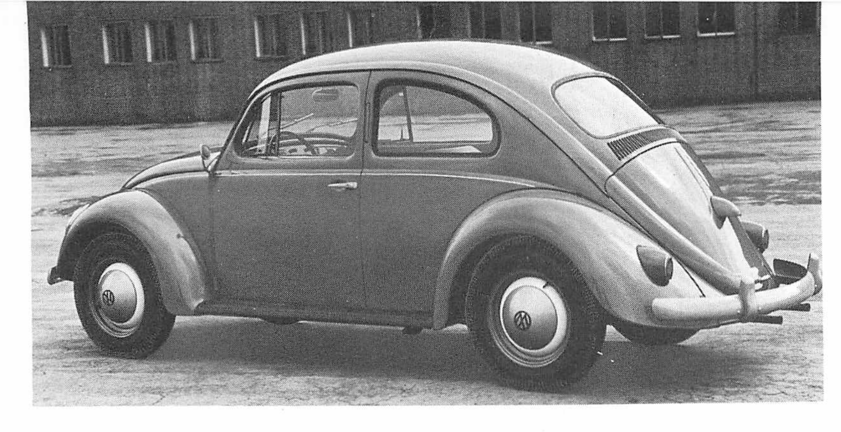
Ab August 1964: Größere Seitenfenster. Größeres Heckfenster. Größere, leicht gewölbte Windschutzscheibe. Größere, links anliegende Scheibenwischer. Seitlich schwenkbare Sonnenblenden mit zweiter Halterung. Heizungsregulierung mittels Hebeln statt Drehknopf. Als Gepäckablage vorklappbare Rücksitzlehne. Motorhaube mit Druckknopfverschluß statt Knebelgriff. Cabriolet mit flach zusammenfaltbarem Verdeck.

Volkswagen 1200 A (1964–1966)

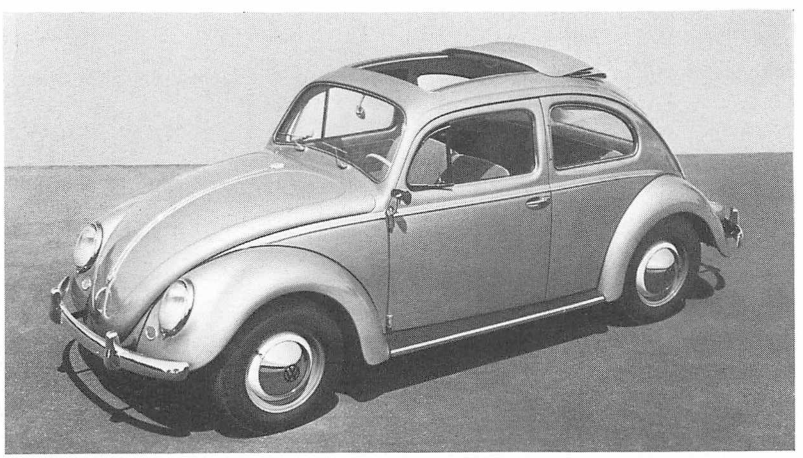
Ab November 1964: Nachfolger des VW 1200 Standard-Modells. 30 PS-Motor und Fahrwerk wie Vorgänger, jedoch vollsynchronisiertes Vierganggetriebe und Karosserie mit größeren Fenstern wie Export-Modell. Als Sonderausstattung weiterhin Falt-Schiebedach (Aufpreis DM 250,–) und Chromverzierungen (Aufpreis DM 110,–) lieferbar.

Ab August 1965 bis Juni 1966: 34 PS-Motor des seitherigen VW 1200 Export-Modells, außerdem jetzt ebenfalls Schneckenrollenlenkung, Querstabilisator vorn und hydraulischer Lenkungsdämpfer. Neue Vorderachse wie VW 1300. Während der Fahrt verstellbare Vordersitze.

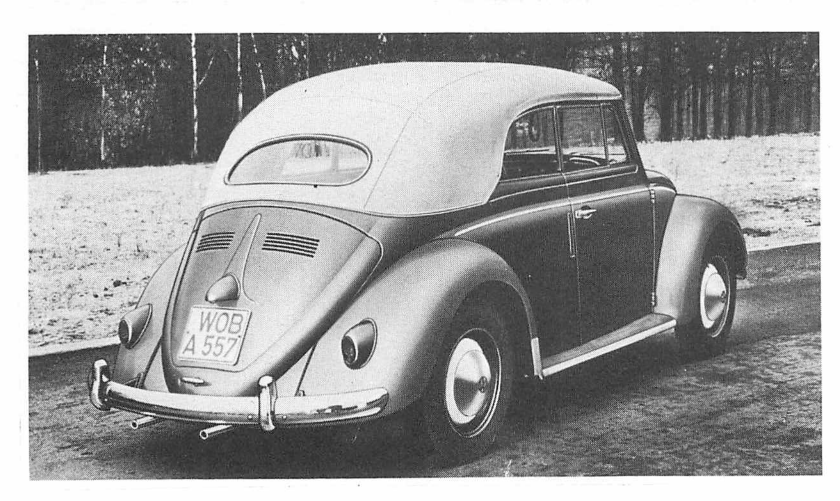
<table>
<tr><th></th><th>Volkswagen
Standard-Modell
1954–1964</th><th>Volkswagen
Export-Modell
1954–1960</th><th>Volkswagen
Karmann-Ghia
1955–1960</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td colspan="3">4 Zylinder (Boxer)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td colspan="3">77 x 64 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td colspan="3">1192 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td colspan="3">30 PS bei 3400 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td colspan="3">7,7 mkg bei 2000 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 6,1. Ab Aug. 1954: 1 : 6,6</td><td>1 : 6,1. Ab Aug. 1954: 1 : 6,6</td><td>1 : 6,6</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td colspan="3">1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend, Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">4</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Gebläse (Luft)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (2,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td>6 V 66 Ah (unter Rücksitz)</td><td>6 V 66 Ah (unter Rücksitz)</td><td>6 V 66 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="3">160 W. Ab Aug. 1959: 180 W</td></tr>
<tr><td>Anlasser</td><td colspan="3">0,4 PS. Ab Sept. 1956: 0,5 PS</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td>4 Gang</td><td>4 Gang</td><td>4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td>–</td><td>II–IV</td><td>II–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td>I. 3,60
II. 2,07
III. 1,25
IV. 0,80</td><td>I. 3,60
II. 1,88
III. 1,23
IV. 0,82</td><td>I. 3,60
II. 1,88
III. 1,23
IV. 0,82</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>4,43</td><td>4,43 oder 4,37</td><td>4,43 oder 4,37</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td>Zentralrohr-Plattformrahmen
Ganzstahlkarosserie</td><td>Zentralrohr-Plattformrahmen
Ganzstahlkarosserie</td><td>Zentralrohr-Plattformrahmen
Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td>Kurbellenker oben und unten
2 Federstäbe quer</td><td>Kurbellenker oben und unten
2 Federstäbe quer
Ab August 1959: Stabilisator</td><td>Kurbellenker oben und unten
2 Federstäbe quer
Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td>Pendelachse, Längslenker
Federstäbe quer</td><td>Pendelachse, Längslenker
Federstäbe quer</td><td>Pendelachse, Längslenker
Federstäbe quer</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td>Spindel (14,15 : 1)
2,4 Lenkraddrehungen</td><td>Spindel (14,15 : 1)
2,4 Lenkraddrehungen</td><td>Spindel (14,15 : 1)
2,4 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td>Mechanisch (Seilzug)
Trommel-Ø 230 mm
30 mm breit
Bremsfläche 520 cm^2
Ab April 1962: Hydraulisch
Trommel-Ø 230 mm
v. 40 mm, h. 30 mm breit
Bremsfläche 620 cm^2</td><td>Hydraulisch
Trommel-Ø 230 mm
30 mm breit
Bremsfläche 520 cm^2
Ab Oktober 1957:
Trommel-Ø 230 mm
v. 40 mm, h. 30 mm breit
Bremsfläche 620 cm^2</td><td>Hydraulisch
Trommel-Ø 230 mm
30 mm breit
Bremsfläche 520 cm^2
Ab Oktober 1957:
Trommel-Ø 230 mm
v. 40 mm, h. 30 mm breit
Bremsfläche 620 cm^2</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td>Bis April 1962: 1290/1250 mm
Ab April 1962: 1305/1288 mm</td><td>Bis Okt. 1957: 1290/1250 mm
Ab Okt. 1957: 1305/1250 mm</td><td>Bis Okt. 1957: 1290/1250 mm
Ab Okt. 1957: 1305/1250 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4070 x 1540 x 1500 mm</td><td>4070 x 1540 x 1500 mm</td><td>4140 x 1634 x 1330 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>4 J x 15</td><td>4 J x 15</td><td>4 J x 15</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>5,60–15</td><td>5,60–15</td><td>5,60–15</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>11,5 Meter
Ab April 1962: 11,2 Meter</td><td>11,5 Meter</td><td>11,6 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>720 kg
Ab Aug. 1960: 730 kg</td><td>740 kg
Cabriolet 810 kg</td><td>820 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1110 kg
Ab Aug. 1960: 1120 kg</td><td>1110 kg
Cabriolet 1160 kg</td><td>1120 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>112 km/h</td><td>112 km/h</td><td>118 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>38 sec</td><td>38 sec</td><td>33 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>8 Liter</td><td>8 Liter</td><td>8 Liter</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>



Volkswagen Limousine
Standard-Modell
1957–1960



Volkswagen Limousine
Export-Modell
mit Schiebedach
1957–1960



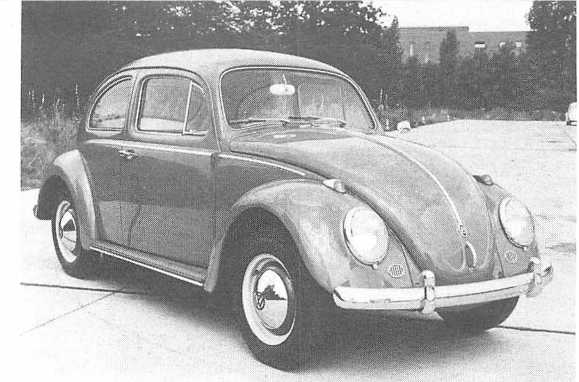
Volkswagen
Cabriolet 4 Sitze
(Karosserie Karmann)
1957–1960



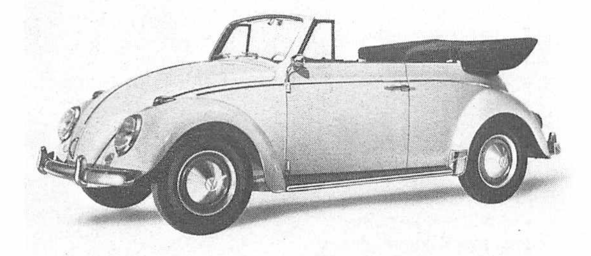
Volkswagen
Karmann-Ghia
Cabriolet 2 Sitze
1957–1959



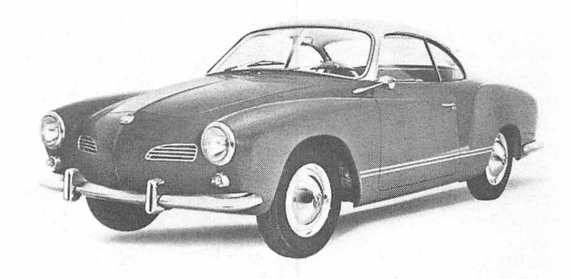
Volkswagen 1200 Limousine Standard-Modell 1960–1964



Volkswagen 1200 Limousine Export-Modell 1960–1964



Volkswagen 1200 Cabriolet (Karosserie Karmann) 1960–1964



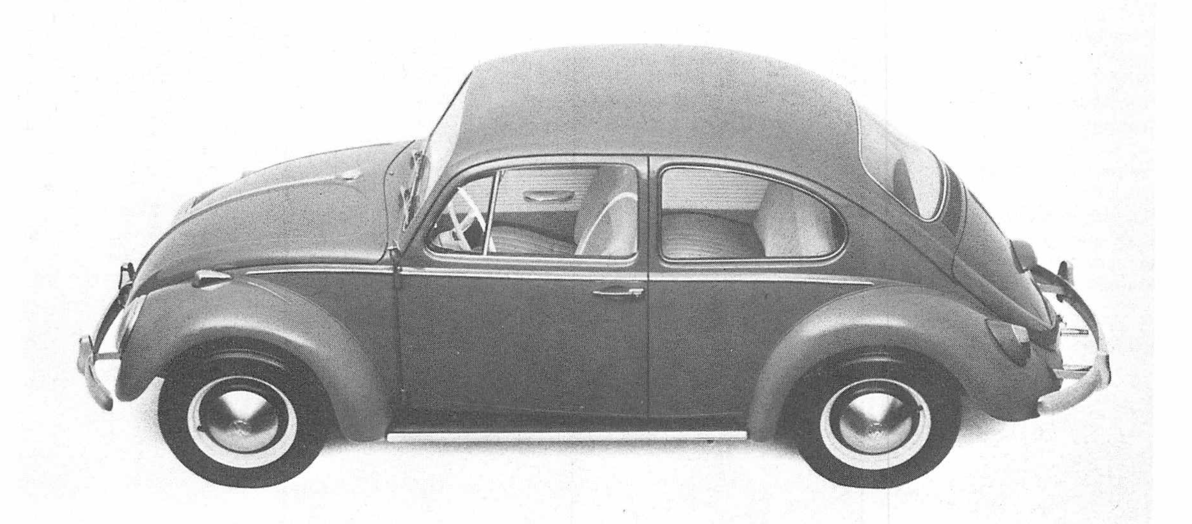
Volkswagen 1200 Karmann-Ghia Coupé 1959–1965



Volkswagen 1200 Karmann-Ghia Cabriolet 1959–1965
Volkswagen 1200 Limousine Export-Modell 1964/65



Volkswagen 1200 Cabriolet 2 Sitze 1960/61
(Sonderkarosserie Rometsch)



<table>
<tr><th></th><th>VW 1200 A
1964–1965</th><th>VW 1200 Export-Modell
1960–1965</th><th>VW 1200 Karmann-Ghia
1960–1965</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td colspan="3">4 Zylinder (Boxer)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td colspan="3">77 x 64 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td colspan="3">1192 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>30 PS bei 3400 U/min</td><td>34 PS bei 3600 U/min</td><td>34 PS bei 3600 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>7,7 mkg bei 2000 U/min</td><td>8,4 mkg bei 2000 U/min</td><td>9,4 mkg bei 2000 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 6,6</td><td>1 : 7</td><td>1 : 7</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 28 PCI</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 28 PICT
mit Startautomatik</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 28 PICT
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">4</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Gebläse (Luft)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (2,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td>6 V 66 Ah (unter Rücksitz)</td><td>6 V 66 Ah (unter Rücksitz)</td><td>6 V 66 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td>180 W</td><td>180 W</td><td>180 W</td></tr>
<tr><td>Anlasser</td><td>0,5 PS</td><td>0,5 PS</td><td>0,5 PS</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td>Einscheibentrockenkupplung</td><td>Einscheibentrockenkupplung
Auf Wunsch Saxomat</td><td>Einscheibentrockenkupplung
Auf Wunsch Saxomat</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">I. 3,80, II. 2,06, III. 1,32, IV. 0,89</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td colspan="3">4,375</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td>Kurbellenker oben und unten
2 Federstäbe quer</td><td>Kurbellenker oben und unten
2 Federstäbe quer
Stabilisator</td><td>Kurbellenker oben und unten
2 Federstäbe quer
Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td>Pendelachse, Längslenker
Federstäbe quer</td><td>Pendelachse, Längslenker
Federstäbe quer</td><td>Pendelachse, Längslenker
Federstäbe quer</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td>Spindel (14,15 : 1)
2,4 Lenkraddrehungen</td><td>Spindel (14,15 : 1)
2,4 Lenkraddrehungen
Ab August 1961:
Schnecke (14,34 : 1)
2,7 Lenkraddrehungen</td><td>Spindel (14,15 : 1)
2,4 Lenkraddrehungen
Ab August 1961:
Schnecke (14,34 : 1)
2,7 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
v. 40 mm, h. 30 mm breit
Bremsfläche 620 cm²</td><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
v. 40 mm, h. 30 mm breit
Bremsfläche 620 cm²</td><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
v. 40 mm, h. 30 mm breit
Bremsfläche 620 cm²</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td>1305/1288 mm</td><td>1305/1288 mm</td><td>1305/1288 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4070 x 1540 x 1500 mm</td><td>4070 x 1540 x 1500 mm</td><td>4140 x 1634 x 1330 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>4 J x 15</td><td>4 J x 15</td><td>4 J x 15</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>5,60–15</td><td>5,60–15</td><td>5,60–15</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>11,2 Meter</td><td>11,2 Meter</td><td>11,3 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>750 kg</td><td>760 kg
Cabriolet 820 kg</td><td>820 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1140 kg</td><td>1140 kg
Cabriolet 1170 kg</td><td>1140 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>112 km/h</td><td>115 km/h</td><td>122 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>38 sec</td><td>33 sec</td><td>31 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>8 Liter</td><td>8,5 Liter</td><td>8,5 Liter</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>

Volkswagen 1300 A (1966–1967)

Ab August 1966 bis Juni 1967: Nachfolger des VW 1200 A. Unterscheidet sich vom VW 1300 Modell 1966/67 nur durch einfachere Innen- und Außenausstattung. Auf Wunsch Falt-Schiebedach (+ DM 250,–), Chrom-Ausstattung (+ DM 150,–), 1,2 Liter-34 PS-Motor (+ DM 100,–), Saxomat (nur mit 34 PS-Motor, + DM 210,–).

Volkswagen 1300 (1965–1973)

Ab August 1965 bis Juli 1973 Nachfolger des VW 1200 Export-Modells. Typ 11 als zweitürige Limousine sowie (jedoch nur bis Juni 1966) Typ 15 als viersitziges Cabriolet (Karosserie Karmann). Unterscheidungsmerkmale gegenüber seitherigem VW 1200 Export-Modell: 1,3 Liter-40 PS-Motor, Gleiche Kurbelwelle wie Motor VW 1500/1600. Einlaßventile 33 statt 31,5 mm ∅. Neue Vorderachse mit 30 mm weiterem Abstand der Achsrohre, Zehn- statt Achtblatt-Federstäben, wartungsfreien Kugelgelenken und Gummi-Hohlfedern statt Gummipuffern zur Federwegbegrenzung. Lochfelgen mit flacheren Radkappen. Arretierung für Vordersitzlehnen. Sitzbezüge wahlweise aus Textil- oder Kunststoff. Schwarzes Lenkrad mit Signal-Halbring und Lichthupentaste. Kunststoff-Verdeck für Cabriolet.

Ab August 1966: Ausgleichfeder an der Hinterachse. Breitere Hinterradspur. Länger übersetzter III. Gang. Gleicher Schlüssel für Zünd-Anlaß-Schloß und Fahrertür. Auf Wunsch Stahl-Kurbeldach (+ DM 285,–).

Ab August 1967: Wesentlich stärkere, höher angebrachte Kasten-Stoßfänger („Eisenbahnschienen"). Senkrechte Scheinwerferscheiben. Tankklappe rechts seitlich außen. Sicherheits-Lenksäule (mit Gitterkäfig). Zweikreis-Bremsanlage. 12 Volt-Elektrik. Verkürzter Koffer- und Motorraumdeckel. Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten. Türschlösser an beiden Seiten.

Ab August 1968: Wie der VW 1500 schon seit einem Jahr ist nun auch der VW 1300 (trotz der hierfür relativ schwachen Leistung des 40 PS-Motors) als VW 1300 Automatic lieferbar, gekennzeichnet durch eine halbautomatische Kraftübertragung (automatische Kupplung, hydraulischer Wandler, Dreigang-Schaltgetriebe) sowie durch die Doppelgelenk-Hinterachse (nur in Verbindung mit der Halbautomatik). Aufpreis DM 465,–. Außerdem können VW 1300 und VW 1300 Automatic mit vorderen Scheibenbremsen (+ DM 125,–) geliefert werden. Ferner jetzt serienmäßig: Warnblinkanlage, Innenverriegelung für Tankklappe.

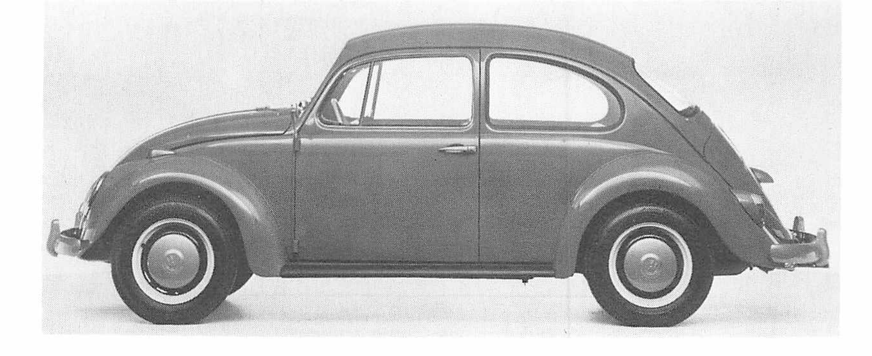
Ab August 1969: L-Ausstattung (+ DM 165,–)

Ab August 1970: 44 statt 40 PS Motorleistung. Zwangsentlüftung („Kiemen") hinter den hinteren Seitenfenstern. Auf Wunsch elektrisches Zweistufen-Gebläse. Abschleppösen vorn und hinten.

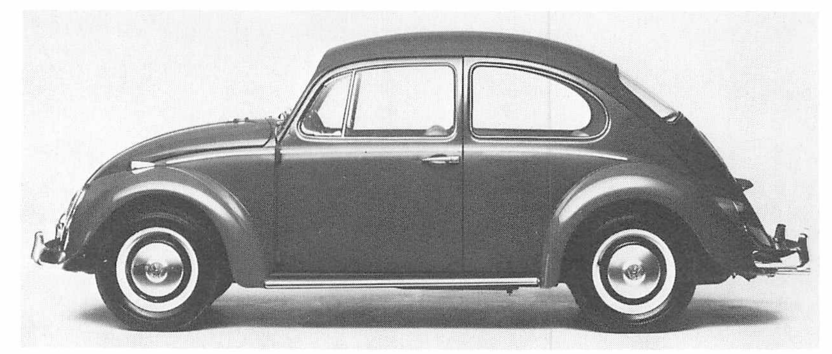
Ab August 1971: Heckfenster um 4 cm nach oben vergrößert. Stecker für zentrales Prüfnetz (Computer-Diagnose) im Motorraum. Vierspeichen-Lenkrad mit Polsterplatte. Schalter für Scheibenwischer und -wascher unter Lenkrad. Abdeckung für hinteren Stauraum.

Ab August 1972: Dreibein-Vordersitze. Schaltstock und Handbremse näher beim Fahrer. Lange Armstützen an Türen. Bei L-Ausstattung gepolsterte Armaturentafel.

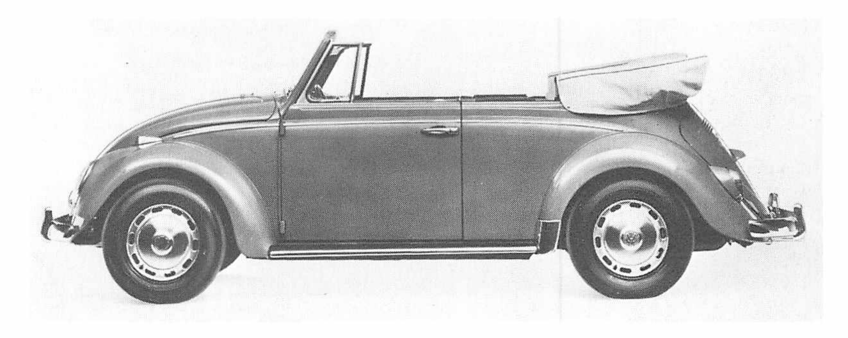
	VW 1200 A 1965–1966	VW 1300 1965–1966	VW 1300 Karmann-Ghia 1965–1966
Motor	4 Zylinder (Boxer) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Graugruß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	77 x 64 mm	77 x 69 mm	77 x 69 mm
Hubraum	1192 ccm	1285 ccm	1285 ccm
Leistung	34 PS bei 3600 U/min	40 PS bei 4000 U/min	40 PS bei 4000 U/min
Drehmoment	8,4 mkg bei 2000 U/min	8,9 mkg bei 2000 U/min	8,9 mkg bei 2000 U/min
Verdichtung	1 : 7	1 : 7,3	1 : 7,3
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 PICT-2 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-1 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-1 mit Startautomatik
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	6 V 66 Ah (unter Rücksitz)	6 V 66 Ah (unter Rücksitz)	6 V 66 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	180 W	180 W	180 W
Anlasser	0,5 PS	0,5 PS	0,5 PS
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch Saxomat	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch Saxomat, dann jedoch nur mit 34 PS-Motor	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch Saxomat, dann jedoch nur mit 34 PS-Motor
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,80, II. 2,06, III. 1,32, IV. 0,89		
Antriebs-Übersetzung	4,375		
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen, Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Längslenker, Federstäbe quer		
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1), 2,7 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch, Trommel-∅ 230 mm, v. 40 mm, h. 30 mm breit, Bremsfläche 620 cm²		
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1305/1300 mm	1305/1300 mm	1305/1300 mm
Gesamtmaße	4070 x 1540 x 1500 mm	4070 x 1540 x 1500 mm	4140 x 1634 x 1330 mm
Felgen	4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15
Reifen	5,60–15	5,60–15	5,60–15
Wendekreis links/rechts	11,2 Meter	11,2 Meter	11,3 Meter
Wagengewicht	780 kg	780 kg Cabriolet 820 kg	830 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1160 kg	1160 kg Cabriolet 1180 kg	1160 kg
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h	122 km/h	128 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	33 sec	28 sec	27 sec
Verbrauch/100 km	8,5 Liter	9,5 Liter	9,5 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)



Volkswagen 1200 A
Limousine
1965–1966

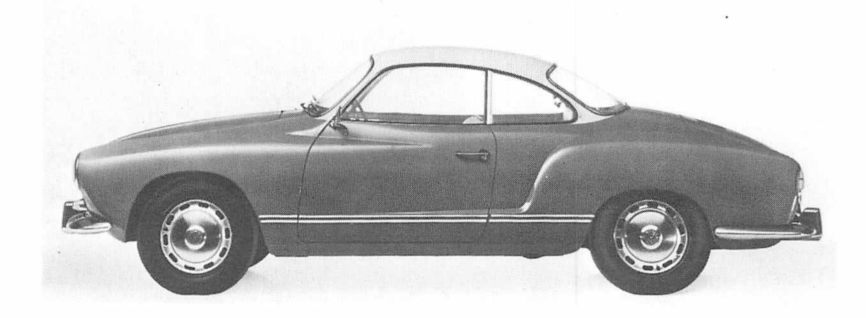


Volkswagen 1300
Limousine
1965–1966

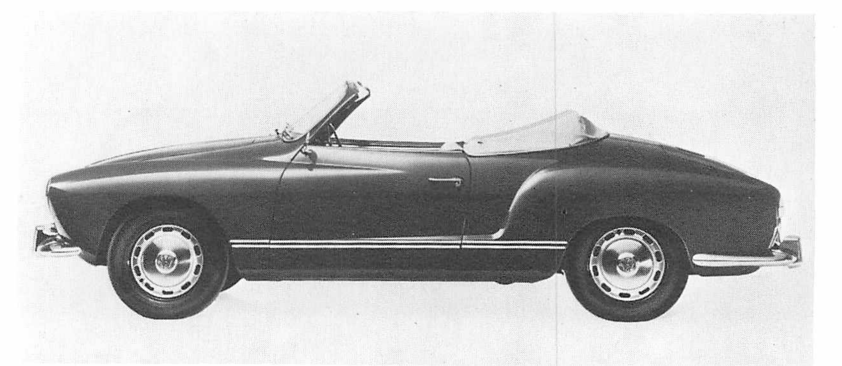




Volkswagen 1300
Cabriolet
(Karosserie Karmann)
1965–1966

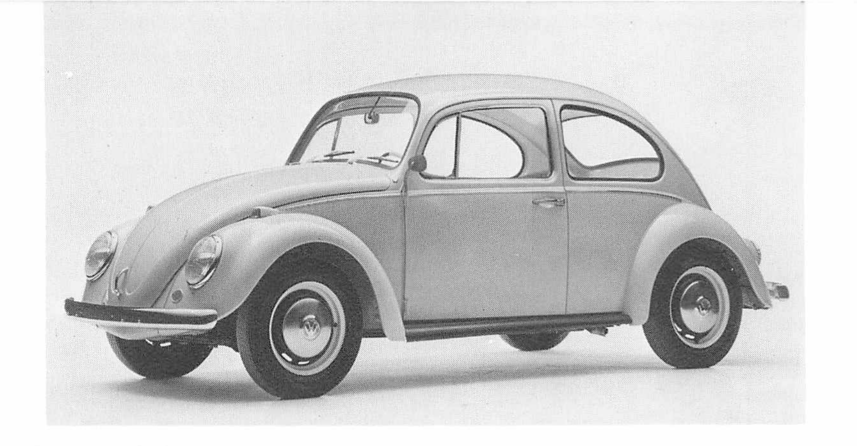


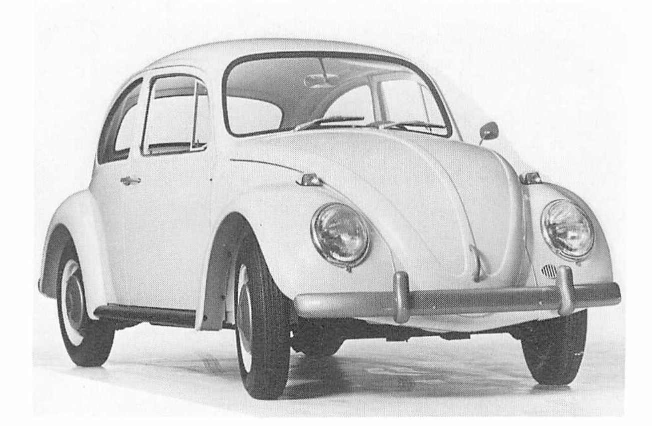
Volkswagen 1300
Karmann-Ghia
Coupé
1965–1966



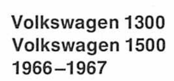
Volkswagen 1300
Karmann-Ghia
Cabriolet
1965–1966

Volkswagen 1200
1967

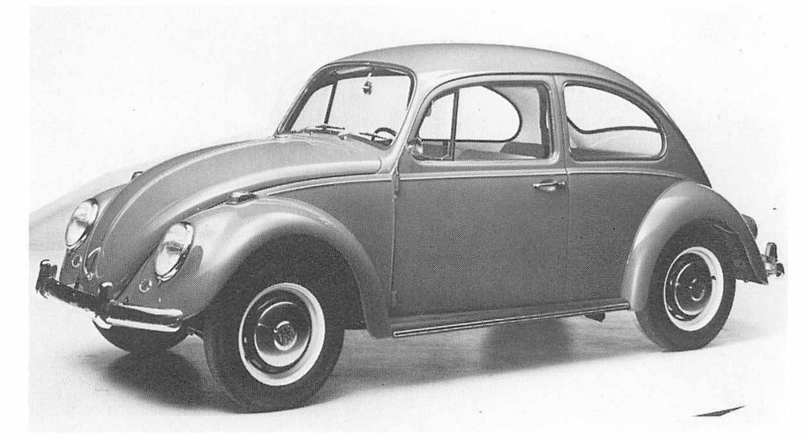




Volkswagen 1300 A
1966–1967



Volkswagen 1300
Volkswagen 1500
1966–1967





Volkswagen 1500
Cabriolet
(Karosserie Karmann)
1966–1967

	VW 1300 A 1966–1967	VW 1300 1966–1967	VW 1500 1966–1967	VW 1500 Karmann-Ghia 1966–1967
Motor	4 Zylinder (Boxer) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Graugguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe			
Bohrung x Hub	77 x 69 mm		83 x 69 mm	
Hubraum	1285 ccm		1493 ccm	
Leistung	40 PS bei 4000 U/min		44 PS bei 4000 U/min	
Drehmoment	8,9 mkg bei 2000 U/min		10,2 mkg bei 2000 U/min	
Verdichtung	1 : 7,3		1 : 7,5	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-1 mit Startautomatik		1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-1 mit Startautomatik	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder	
Kurbelwellenlager	4		4	
Kühlung	Gebläse (Luft)		Gebläse (Luft)	
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		Druckumlauf (2,5 Liter Öl)	
Batterie	6 V 66 Ah (unter Rücksitz)		6 V 66 Ah (unter Rücksitz)	6 V 66 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	180 W		180 W	
Anlasser	0,5 PS		0,5 PS	
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse			
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung			
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte			
Getriebe	4 Gang			
Synchronisierung	I–IV			
Übersetzungen	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,89			
Antriebs-Übersetzung	4,375		4,125	
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen, Ganzstahlkarosserie			
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator			
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Längslenker, Federstäbe quer, Ausgleichfeder			
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1), 2,7 Lenkraddrehungen			
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 230 mm, v. 40 mm, h. 30 mm breit Bremsfläche 620 cm²		Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn (277 mm ∅) Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)	
Allgemeine Daten				
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1305/1358 mm	1305/1358 mm	1305/1350 mm	1305/1350 mm
Gesamtmaße	4070 x 1540 x 1500 mm	4070 x 1540 x 1500 mm	4070 x 1540 x 1500 mm	4140 x 1634 x 1330 mm
Felgen	4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15
Reifen	5,60–15 (4 PR)	5,60–15 (4 PR)	5,60–15 (4 PR)	5,60 S 15 (4 PR)
Wendekreis links/rechts	11,1 Meter	11,1 Meter	11,1 Meter	11,3 Meter
Wagengewicht	800 kg	800 kg	800 kg Cabriolet 840 kg	850 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1180 kg	1180 kg	1180 kg Cabriolet 1200 kg	1170 kg
Höchstgeschwindigkeit	122 km/h	122 km/h	128 km/h	136 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	28 sec	28 sec	23 sec	23 sec
Verbrauch	9,5 Liter	9,5 Liter	10 Liter	10 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

Volkswagen 1500 (1966–1970)
Volkswagen 1300 S (1972–1973)

Ab August 1966: Nur wenig teurer als VW 1300, dafür als Neuheit („Superkäfer") mit 1,5 Liter-Motor, vorderen Scheibenbremsen und Armlehne an der Fahrertür ausgerüstet. Auf Wunsch Stahl-Kurbeldach (+ DM 285,–). Cabriolet 4 Sitze nur noch mit 1500- statt 1300-Motor.

Ab August 1967: Wesentlich stärkere, höher angebrachte Kasten-Stoßfänger („Eisenbahnschienen"). Senkrechte Scheinwerferscheiben. Tankklappe rechts seitlich außen. Sicherheits-Lenksäule (mit Gitterkäfig). Zweikreis-Bremsanlage. 12 Volt-Elektrik. Verkürzter Koffer- und Motorraumdeckel. Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten. Türschlösser auf beiden Seiten.

Ab September 1967: VW 1500 Automatic (Aufpreis DM 465,–), gekennzeichnet durch eine halbautomatische Kraftübertragung (automatische Kupplung, hydraulischer Wandler, Dreigang-Schaltgetriebe) sowie durch die Doppelgelenk-Hinterachse (nur in Verbindung mit der Halbautomatik).

Ab August 1968: Warnblinkanlage. Innenverriegelung für Tankklappe.

Ab August 1969 bis Juni 1970: L-Ausstattung (+ DM 165,–). Motordeckel bei VW 1500 Limousine mit waagrechten Luftschlitzen und bei VW 1500 Cabriolet mit 4 Luftschlitzgruppen.

August 1970: Ablösung des VW 1500 durch den VW 1302 S.

Ab Herbst 1972 bis Juli 1973 lief im deutschen Verkaufsprogramm nochmals ein Normalkäfer mit großem Motor. Es handelte sich um den VW 1300 S bzw. 1300 LS mit dem 1600-Motor des VW 1303 S.

Volkswagen Karmann-Ghia (1955–1973)

Den VW Karmann-Ghia (Typ 14) gibt es als Coupé seit August 1955 und als Cabriolet seit September 1957. Karosserie Karmann, Entwurf Ghia. Motor und Fahrgestell des VW 1200 Export-Modells, jedoch bereits ab Produktionsbeginn Querstabilisator vorn und Blinker.

Ab Herbst 1958: Oberseite der Armaturentafel spiegelungsfrei abgedeckt. Rückfenster-Entfrostung.

Ab August 1959: Scheinwerfer größer und weiter nach vorn verlegt. „Nasenlöcher" vergrößert. Radausschnitte erweitert. Hintere Seitenfenster beim Coupé ausstellbar. Scheibenwaschanlage. Lichthupe (Taste im Blinkerschalter). Getrennte Lampen für Blink-, Brems- und Schlußleuchten. Armlehne an Fahrertür. Schräge Fußauflage für Beifahrer.

Ab August 1960: 34 PS-Motor. Vollsynchronisiertes Getriebe. Asymmetrisches Abblendlicht.

Ab August 1961: Getriebe-Schaltschloß.

Ab August 1965: 1,3 Liter-40 PS-Motor und neue Vorderachse wie VW 1300 gleichen Jahrgangs. Armaturentafel mit breitem Zierband.

Ab August 1966: 1,5 Liter-Motor und vordere Scheibenbremsen wie VW 1500 gleichen Jahrgangs, dazu Zweikreis-Bremsanlage, neue Armaturentafel sowie Lenk-Zündschloß statt des unpraktisch gewesenen Schaltschlosses.

Ab August 1967: Tankklappe rechts seitlich außen.

Ab September 1967: Auf Wunsch Halbautomatik (+ DM 465,–) und dazu Doppelgelenk-Hinterachse.

Ab August 1968: Warnblinkanlage. Innenverriegelung für Tankklappe.

Ab Juni 1969: Cabriolet mit festem statt flexiblem Heckfenster.

Ab August 1969: Blinker in Vorderkotflügeln rechteckig statt rund. Coupé mit seitherigen USA-Stoßstangen (zusätzliche Stange verbindet Stoßstangenhörner).

Ab August 1970: 1,6 Liter-50 PS-Motor wie VW 1302 S. Abschleppösen vorn und hinten. Tacho mit Tageszähler.

Ab August 1971: Kasten-Stoßfänger („Eisenbahnschienen") mit Gummieinlage. Größere Heckleuchten. Schwarze Armaturentafel statt Holzmaserung. Zwei große Rundinstrumente. Vierspeichen-Polster-Lenkrad. Stecker für Computer-Diagnose im Motorraum.

Ab August 1972: Detailverbesserungen. Reifen 6,00–15. Ende 1973: Ende der Produktion.

Volkswagen 1200 (ab 1967)

Wirtschaftsflaute und höhere Mineralölsteuern veranlaßten das Volkswagenwerk Anfang Januar 1967 zur Neuauflage des (mit dem VW 1300 A) bereits aufgegeben gewesenen VW 1200 („Sparkäfer"). Er besaß zwar verchromte Stoßstangen, Radkappen und Zierleisten, war sonst aber gegenüber dem VW 1300 gleichen Jahrgangs erheblich vereinfacht. Außer dem schwächeren Motor hatte er auch wieder die ältere Pendel-Hinterachse mit härterer Federung und ohne Ausgleichfeder, dazu eine recht bescheidene Innenausstattung.

Ab August 1967: Sicherheits-Lenksäule (mit Gitterkäfig). Schlüssel-Lenkrad. Senkrechte Scheinwerferscheiben. Verkürzte Koffer- und Motorraumdeckel.

Ab August 1968: Warnblinkanlage. Innenverriegelung für Tankklappe.

Ab August 1969: Zweikreis-Bremsanlage. Gegen Aufpreis mit 1300-Motor und zu diesem auch mit Halbautomatik lieferbar.

Ab August 1971: Heckfenster um 4 cm nach oben vergrößert. Stecker für zentrales Prüfnetz (Computer-Diagnose) im Motorraum.

Ab August 1973: Kasten-Stoßfänger („Eisenbahnschienen") in schwarzer Lackierung. Große Rückleuchten.

Ab August 1974: Vordere Blinkleuchten von den Kotflügeln in die Stoßfängerecken verlegt.

	VW 1200 1967–1970	VW 1300 1967–1970	VW 1300 Automatic 1968–1970
Motor	4 Zylinder (Boxer) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	77 x 64 mm	77 x 69 mm	
Hubraum	1192 ccm	1285 ccm	
Leistung	34 PS (25 kW) bei 3600 U/min	40 PS (29 kW) bei 4000 U/min	
Drehmoment	8,4 mkg bei 2000 U/min	8,9 mkg bei 2000 U/min	
Verdichtung	1 : 7,0	1 : 7,3	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 PICT-2 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-2 mit Startautomatik	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4	4	
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)	
Batterie	6 V 66 Ah (unter Rücksitz)	12 V 36 Ah (unter Rücksitz)	
Lichtmaschine	270 W	360 W	
Anlasser	0,5 PS	0,7 PS	
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	**Halbautomatik:** Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang	3 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–III
Übersetzungen	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,89	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,89	I. 2,06 II. 1,26 III. 0,89
Antriebs-Übersetzung	4,375	4,375	4,375
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten. 2 Federstäbe quer, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse Längslenker Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker Federstäbe quer Ausgleichfeder	Doppelgelenkachse Schräglenker Federstäbe quer
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1) 2,7 Lenkraddrehungen	Schnecke (14,34 : 1) 2,7 Lenkraddrehungen	Schnecke (14,34 : 1) 2,7 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Ab Aug. 1969: Zweikreis Trommel-∅ 230 mm vorn und hinten 40 mm breit Bremsfläche 716 cm^2	Zweikreis-Hydraulik Trommel-∅ 230 mm, vorn und hinten 40 mm breit Bremsfläche 716 cm^2 Ab August 1968 auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn (277 mm ∅)	
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1310/1350 mm	1316/1350 mm	1316/1350 mm
Gesamtmaße	4070 x 1550 x 1500 mm	4030 x 1350 x 1500 mm	4030 x 1550 x 1500 mm
Felgen	4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15
Reifen	5,60–15 (4 PR)	5,60–15 (4 PR)	5,60–15 (4 PR)
Wendekreis links/rechts	11,1 Meter	11,1 Meter	11,1 Meter
Wagengewicht	760 kg	820 kg	820 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1140 kg	1200 kg	1200 kg
Höchstgeschwindigkeit	116 km/h	122 km/h	117 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	32 sec	28 sec	33 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter	9,5 Liter	10,5 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

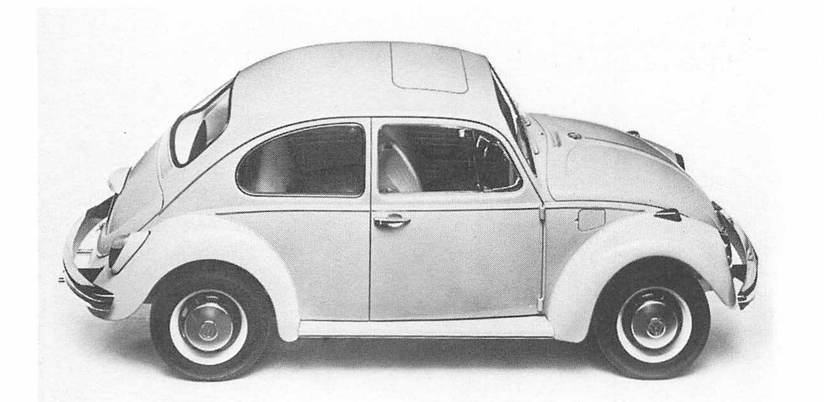
VW 1500 1967–1970	VW 1500 Automatic 1967–1970	VW 1500 Karmann-Ghia 1967–1970	VW 1500 Automatic Karmann-Ghia 1967–1970
4 Zylinder (Boxer)			
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung			
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe			
83 x 69 mm			
1493 ccm			
44 PS (32 kW) bei 4000 U/min			
10,2 mkg bei 2000 U/min			
1 : 7,5			
1 Fallstromvergaser			
Solex 30 PICT-2			
mit Startautomatik			
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel			
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder			
4			
Gebläse (Luft)			
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)			
12 V 36 Ah (unter Rücksitz)		12 V 36 Ah (im Motorraum)	
360 W		360 W	
0,7 PS		0,7 PS	
Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse			
Einscheibentrockenkupplung	**Halbautomatik:** Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler	Einscheibentrockenkupplung	**Halbautomatik:** Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler
Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	3 Gang	4 Gang	3 Gang
I–IV	I–III	I–IV	I–III
I. 3,80	I. 2,06	I. 3,80	I. 2,06
II. 2,06	II. 1,26	II. 2,06	II. 1,26
III. 1,26	III. 0,89	III. 1,26	III. 0,89
IV. 0,89		IV. 0,89	
4,125	4,375	4,125	4,375
Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie			
Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator			
Pendelachse	Doppelgelenkachse	Pendelachse	Doppelgelenkachse
Längslenker	Schräglenker	Längslenker	Schräglenker
Federstäbe quer	Federstäbe quer	Federstäbe quer	Federstäbe quer
Ausgleichfeder		Ausgleichfeder	
Schnecke (14,34 : 1)	Schnecke (14,34 : 1)	Schnecke (14,34 : 1)	Schnecke (14,34 : 1)
2,7 Lenkraddrehungen	2,7 Lenkraddrehungen	2,7 Lenkraddrehungen	2,7 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbremsen vorn	Scheibenbremsen vorn	Scheibenbremsen vorn	Scheibenbremsen vorn
(277 mm ∅)	(277 mm ∅)	(277 mm ∅)	(277 mm ∅)
Trommelbremsen hinten	Trommelbremsen hinten	Trommelbremsen hinten	Trommelbremsen hinten
(230 mm ∅)	(230 mm ∅)	(230 mm ∅)	(230 mm ∅)
2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
1316/1350 mm	1316/1350 mm	1316/1350 mm	1316/1350 mm
4030 x 1550 x 1500 mm	4030 x 1550 x 1500 mm	4140 x 1634 x 1330 mm	4140 x 1634 x 1330 mm
4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15
		Ab Aug. 1968: $4^{1}/_{2}$ J x 15	Ab Aug. 1968: $4^{1}/_{2}$ J x 15
5,60–15 (4 PR)	5,60 – 15 (4 PR)	5,60 S 15 (4 PR)	5,60 S 15 (4 PR)
11,1 Meter	11,1 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter
820 kg	820 kg	870 kg	870 kg
Cabriolet 970 kg	Cabriolet 870 kg		
1200 kg	1200 kg	1200 kg	1200 kg
Cabriolet 1230 kg	Cabriolet 1230 kg		
128 km/h	123 km/h	136 km/h	130 km/h
23 sec	28 sec	23 sec	28 sec
10 Liter	11 Liter	10 Liter	11 Liter
40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

	VW 1200 1970–1973	VW 1300 (L) 1970–1973	VW 1300 (L) Automatic 1970–1973
Motor	4 Zylinder (Boxer)		
	Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung		
	Graugu߅-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	77 x 64 mm	77 x 69 mm	
Hubraum	1192 ccm	1285 ccm	
Leistung	34 PS (25 kW) bei 3600 U/min	44 PS (32 kW) bei 4100 U/min	
Drehmoment	8,4 mkg bei 2000 U/min	8,8 mkg bei 3000 U/min	
Verdichtung	1 : 7,0	1 : 7,5	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-3 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-3 mit Startautomatik	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	6 V 66 Ah (unter Rücksitz)	12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz)	
Lichtmaschine	270 W	360 W	
Anlasser	0,5 PS	0,7 PS	
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
			Halbautomatik
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang	3 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–III
Übersetzungen	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,89	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,89	I. 2,06 II. 1,26 III. 0,89
Antriebs-Übersetzung	4,375	4,375	4,375
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse Längslenker Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker Federstäbe quer Ausgleichfeder	Doppelgelenkachse Schräglenker Federstäbe quer
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1) 2,7 Lenkraddrehungen	Schnecke (14,34 : 1) 2,7 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik Trommel-∅ 230 mm vorn und hinten 40 mm breit Bremsfläche 716 cm²	Zweikreis-Hydraulik Trommel-∅ 230 mm, vorn und hinten 40 mm breit Bremsfläche 716 cm² Auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn (277 mm ∅)	
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	
Spur	1310/1350 mm	1316/1350 mm	
Gesamtmaße	4070 x 1550 x 1500 mm	4030 x 1550 x 1500 mm	
Felgen	4 J x 15	4 J x 15	
Reifen	5,60–15 (4 PR)	5,60–15 (4 PR)	
Wendekreis links/rechts	11,1 Meter	11,1 Meter	
Wagengewicht	760 kg	820 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	1140 kg	1200 kg	
Höchstgeschwindigkeit	116 km/h	127 km/h	122 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	32 sec	25 sec	32 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter	10 Liter	11 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

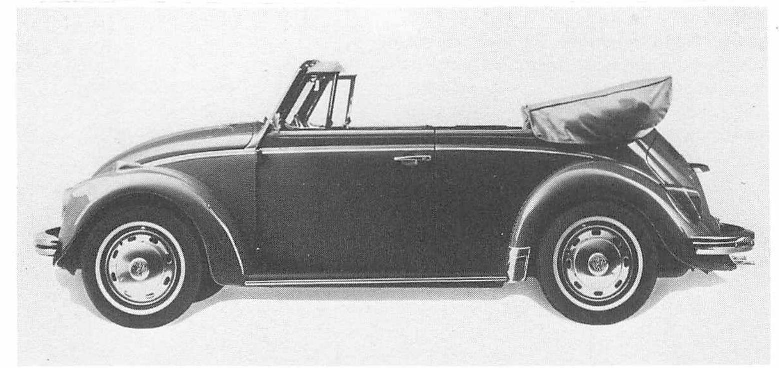
VW 1300 S (LS) 1972–1973	VW 1300 S (LS) Automatic 1972–1973	VW Karmann-Ghia 1970–1974	VW Karmann-Ghia Automatic 1970–1974
4 Zylinder (Boxer)			
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung			
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe			
85,5 x 69 mm			
1584 ccm			
50 PS (37 kW) bei 4000 U/min			
10,8 mkg bei 2800 U/min			
1 : 7,5			
1 Fallstromvergaser			
Solex 34 PICT-3			
mit Startautomatik			
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel			
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder			
4			
Gebläse (Luft)			
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)			
12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz)		12 V 36 oder 45 Ah (im Motorraum)	
360 W			
0,7 PS			
Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse			
Einscheibentrockenkupplung	**Halbautomatik:** Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler	Einscheibentrockenkupplung	**Halbautomatik:** Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler
Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	3 Gang	4 Gang	3 Gang
I–IV	I–III	I–IV	I–III
I. 3,80	I. 2,06	I. 3,80	I. 2,06
II. 2,06	II. 1,26	II. 2,06	II. 1,26
III. 1,26	III. 0,89	III. 1,26	III. 0,89
IV. 0,89		IV. 0,89	
3,875	4,125	3,875	4,125
Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie			
Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator			
Pendelachse Längslenker Federstäbe quer Ausgleichfeder	Doppelgelenkachse Schräglenker Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker Federstäbe quer Ausgleichfeder	Doppelgelenkachse Schräglenker Federstäbe quer
Schnecke (14,34 : 1)			
2,7 Lenkraddrehungen			
Zweikreis-Hydraulik			
Scheibenbremsen vorn (277 mm ∅)			
Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)			
2400 mm		2400 mm	
1316/1350 mm		1316/1350 mm	
4030 x 1350 x 1500 mm		4140 x 1634 x 1330 mm	
4 J x 15		$4^1/_2$ J x 15	
5,60–15 (4 PR)		5,60 S 15 (4 PR)	
		Ab August 1972: 6,00 S 15 (4 PR)	
11,1 Meter		11,3 Meter	
820 kg		870 kg	
1200 kg		1200 kg	
135 km/h	130 km/h	140 km/h	134 km/h
21 sec	24 sec	21 sec	24 sec
11 Liter	12 Liter	11,5 Liter	12,5 Liter
40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)



Volkswagen 1200 Limousine 1967–1972



Volkswagen 1300 Limousine 1967–1972
Volkswagen 1500 Limousine 1967–1970



Volkswagen 1500 Cabriolet (Karosserie Karmann) 1967–1970
Volkswagen Karmann-Ghia Coupé und Cabriolet 1971–1973



	VW 1200 Standard-Modell
ab Juli 1948	DM 5300,–
ab März 1949	DM 5300,–
ab Juli 1949	DM 4800,–
ab Juni 1950	DM 4800,–
ab Oktober 1950	DM 4400,–
ab September 1951	DM 4600,–
ab September 1952	DM 4400,–
ab März 1953	DM 4150,–
ab März 1954	DM 3950,–
ab August 1955	DM 3790,–
ab September 1957	DM 3790,–
ab August 1961	DM 3810,–
ab April 1962	DM 4200,–
	VW 1200 A
ab November 1964	DM 4290,–
ab August 1965	DM 4485,–
ab April 1966	DM 4635,–
	VW 1300 A
ab August 1966	DM 4735,–
	VW 1200
ab Januar 1967	DM 4485,–
ab Juli 1967	DM 4525,–
ab August 1970	DM 4695,–
ab November 1970	DM 4945,–
ab August 1971	DM 5045,–
ab August 1972	DM 5390,–
ab März 1973	DM 5590,–
ab August 1973	DM 5650,–
ab März 1974	DM 6045,–
ab August 1974	DM 6395,–
ab Januar 1975	DM 6620,–
ab April 1975	DM 6950,–

Preise der VW Käfer (VW Typ 1) von 1948–1975

VW 1200 Export- Modell				**VW 1200 Cabriolet 4 Sitze**		**VW 1200 Cabriolet 2 Sitze**
DM 5625,–				DM 7500,–		DM 7500,–
DM 5450,–				DM 7500,–		DM 7500,–
DM 5450,–				DM 6950,–		
DM 5150,–				DM 6950,–		
DM 5400,–				DM 6950,–	**VW 1200 Karmann- Ghia Coupé**	**VW 1200 Karmann- Ghia Cabriolet**
DM 5400,–				DM 6950,–		
DM 5150,–				DM 6750,–		
DM 4850,–				DM 6500,–		
DM 4600,–				DM 5990,–	DM 7500,–	
DM 4600,–				DM 5990,–	DM 7500,–	DM 8250,–
DM 4740,–				DM 5990,–	DM 6935,–	DM 7635,–
DM 4980,–				DM 6230,–	DM 6935,–	DM 7635,–
DM 4980,–				DM 6230,–	DM 6935,–	DM 7635,–
VW 1300				**VW 1300 Cabriolet**	**VW 1300 Karmann- Ghia Coupé**	**VW 1300 Karmann- Ghia Cabriolet**
DM 4980,–				DM 6490,–	DM 6990,–	DM 7690,–
DM 5150,–				DM 6670,–	DM 7180,–	DM 7880,–
	VW 1500			**VW 1500 Cabriolet**	**VW 1500 Karmann- Ghia Coupé**	**VW 1500 Karmann- Ghia Cabriolet**
DM 5150,–	DM 5385,–			DM 6895,–	DM 7445,–	DM 7995,–
DM 5150,–	DM 5385,–			DM 6895,–	DM 7445,–	DM 7995,–
DM 5200,–	DM 5435,–			DM 6960,–	DM 7515,–	DM 8190,–
		VW 1302 (1300)	**VW 1302 S (1600)**	**VW 1302 LS Cabriolet (1600)**	**VW (1600) Karmann- Ghia Coupé**	**VW (1600) Karmann- Ghia Cabriolet**
DM 5495,–		DM 5745,–	DM 5945,–	DM 7490,–	DM 7990,–	DM 8790,–
DM 5840,–		DM 6090,–	DM 6290,–	DM 7990,–	DM 8490,–	DM 9390,–
DM 5940,–		DM 6190,–	DM 6390,–	DM 8190,–	DM 8690,–	DM 9590,–
	VW 1300 S (1600)	**VW 1303 (1300)**	**VW 1303 S (1600)**	**VW 1303 LS Cabriolet (1600)**		
DM 6330,–	DM 6530,–	DM 6690,–	DM 6890,–	DM 8840,–	DM 9220,–	DM 10160,–
DM 6550,–	DM 6750,–	DM 6910,–	DM 7140,–	DM 9610,–	DM 9725,–	DM 10720,–
VW 1200 L (1300)						
DM 6100,–		DM 6990,–	DM 7220,–	DM 9690,–	DM 9785,–	DM 10780,–
DM 6525,–		DM 7480,–	DM 7725,–	DM 10365,–		
DM 6950,–		DM 7995,–	DM 8260,–	DM 11080,–		
DM 7170,–		DM 8355,–	DM 8630,–	DM 11550,–		
DM 7530,–		DM 8770,–	DM 9060,–	DM 12130,–		

	Volkswagen 1302 (L) 1970–1972 1303 A 1973–1974 1303 (L) ab 1972	Volkswagen 1302 (L) 1970–1972 1303 (L) ab 1972	
Motor	4 Zylinder (Boxer) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	77 x 64 mm	77 x 69 mm	
Hubraum	1192 ccm	1285 ccm	
Leistung	34 PS (25 kW) bei 3800 U/min	44 PS (32 kW) bei 4100 U/min	
Drehmoment	7,6 mkg bei 1700 U/min	8,8 mkg bei 3000 U/min	
Verdichtung	1 : 7,3	1 : 7,5	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-3 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 31 PICT-3 mit Startautomatik	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz)		
Lichtmaschine	360 W. Ab Sept. 1973: Drehstrom 700 W		
Anlasser	0,7 PS. Automatic: 0,8 PS		
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	**Halbautomatik:** Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang	3 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–III
Übersetzungen	I. 3,78 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,93	I. 3,78 II. 2,06 III. 1,26 IV. 0,93	I. 2,25 II. 1,26 III. 0,88
Antriebs-Übersetzung	4,375 (8 : 35)	4,275 (8 : 35)	4,375 (8 : 35)
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Doppelgelenkachse, Schräglenker, Federstäbe quer		
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1), 2,7 Lenkraddrehungen Ab August 1974: Zahnstangenlenkung		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik Trommel-∅ 230 mm, vorn und hinten 40 mm breit, Bremsfläche 716 cm² Auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn (278 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2420 mm		
Spur	1302: 1379/1352 mm 1303: 1394/1349 mm		
Gesamtmaße	1302: 4080 x 1585 x 1500 mm 1303: 4110 (L 4140) x 1585 x 1500 mm		
Felgen	1302: 4 J x 15 1303: 4½ J x 15		
Reifen	5,60–15 (4 PR) oder 6,00–15 oder 155 SR 15		
Wendekreis links/rechts	10,5 Meter		
Wagengewicht	1302: Limousine 870 kg 1303 A: Limousine 860 kg. 1303: Limousine 890 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	1302: Limousine 1270 kg 1303: Limousine 1290 kg		
Höchstgeschwindigkeit	116 km/h	125 km/h	120 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	32 sec	26 sec	33 sec
Verbrauch/100 km	10 Liter	10,5 Liter	11,5 Liter
Kraftstofftank	41,5 Liter (vorn im Wagen)	41,5 Liter (vorn im Wagen)	41,5 Liter (vorn im Wagen)

Volkswagen
1302 S (LS) 1970–1972
1303 S (LS) ab 1972

4 Zylinder (Boxer)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe
85,5 x 69 mm
1584 ccm
50 PS (37 kW) bei 4000 U/min
10,8 mkg bei 2800 U/min
1 : 7,5
1 Fallstromvergaser
Solex 34 PICT-3
mit Startautomatik
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder
4
Gebläse (Luft)
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)
12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz)
360 W. Ab Sept. 1973: Drehstrom 700 W
0,7 PS. Automatic: 0,8 PS

Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse

	Halbautomatik:
Einscheibentrockenkupplung	Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + hydraul. Wandler
Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	3 Gang
I–IV	I–III
I. 3,78	I. 2,25
II. 2,06	II. 1,26
III. 1,26	III. 0,88
IV. 0,93	
3,875	4,125 (8 : 33)

Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Stabilisator
Doppelgelenkachse, Schräglenker, Federstäbe quer
Schnecke (14,34 : 1), 2,7 Lenkraddrehungen
Ab August 1974: Zahnstangenlenkung
Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbremsen vorn (278 mm ∅)
Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)

2420 mm
1302: 1379/1352 mm
1303: 1394/1349 mm
1302: 4080 x 1585 x 1500 mm
1303: 4110 (L 4140) x 1585 x 1500 mm
1302: 4 J x 15
1303: 4½ J x 15. Sonderausstattung: 5½ J x 15
5,60–15 (4 PR) oder 6,00–15 oder 155 SR 13
Sonderausstattung für 1303: 175/70 SR 15
10,5 Meter
1302: Limousine 870 kg, Cabriolet 920 kg
1303: Limousine 890 kg, Cabriolet 940 kg
1302: Limousine 1270 kg, Cabriolet 1280 kg
1303: Limousine 1290 kg, Cabriolet 1300 kg

135, Cabriolet 132 km/h	130, Cabriolet 127 km/h
20 sec	24 sec
11,5 Liter	12,5 Liter
41,5 Liter (vorn im Wagen)	41,5 Liter (vorn im Wagen)

Volkswagen 1302 (1970–1972) Volkswagen 1303 (ab 1972)

Ab August 1970: Neues Käfer-Modell mit 20 mm längerem Radstand, 15 mm längerem Vorderwagen und wesentlich größerem Stauraum unter der Vorderhaube. 1302 Limousine mit 1,3 Liter-44 PS-Motor sowie 1302 S Limousine und Cabriolet mit 1,6 Liter-50 PS-Motor. Neue Vorderradaufhängung an McPherson-Federbeinen. Doppelgelenk-Hinterachse sowohl bei Schaltgetriebe als auch bei Halbautomatik. Sicherheits-Lenksäule mit Kreuzgelenk statt Gitterkäfig. Scheibenbremsen vorn bei 1302 auf Wunsch (+ DM 140,–) und bei 1302 S serienmäßig. Zwangsentlüftung („Kiemen") hinter hinteren Seitenfenstern. Abschleppösen vorn und hinten.

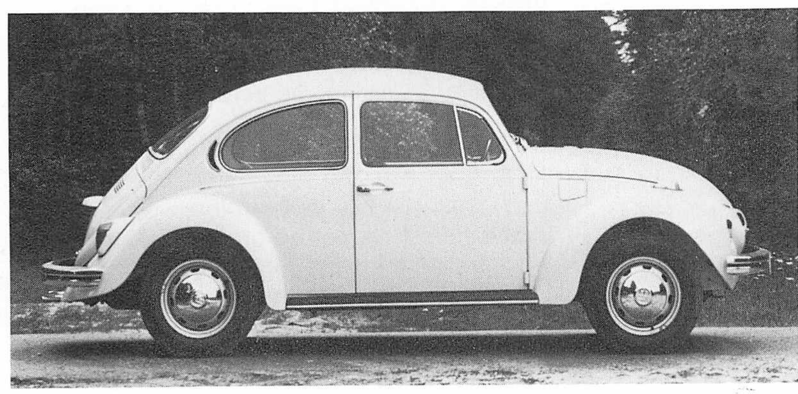
Auf Wunsch Stahl-Kurbeldach (+ DM 300,–) und Halbautomatik (+ DM 500,–).

Ab August 1971: Auf Wunsch L-Ausstattung (+ DM 200,–). Luftschlitze auf Motordeckel in 4 statt bisher 2 Gruppen. Anderes Verdeckgestell für VW 1302 LS Cabriolet (abgeklapptes Verdeck ist je 5 cm niedriger und kürzer).

Ab August 1972: VW 1303, 1303 L, 1303 S und 1303 LS mit vorgewölbter Frontscheibe. Fast doppelt so große Dreikammer-Heckleuchten. Neu gestaltete, schwarz gepolsterte Armaturentafel.

August 1973 bis Juli 1974: Sparmodell VW 1303 A mit schwarzen Stoßfängern und ohne Zierrahmen um Scheiben. 34 PS-Motor. Einfache Ausstattung.

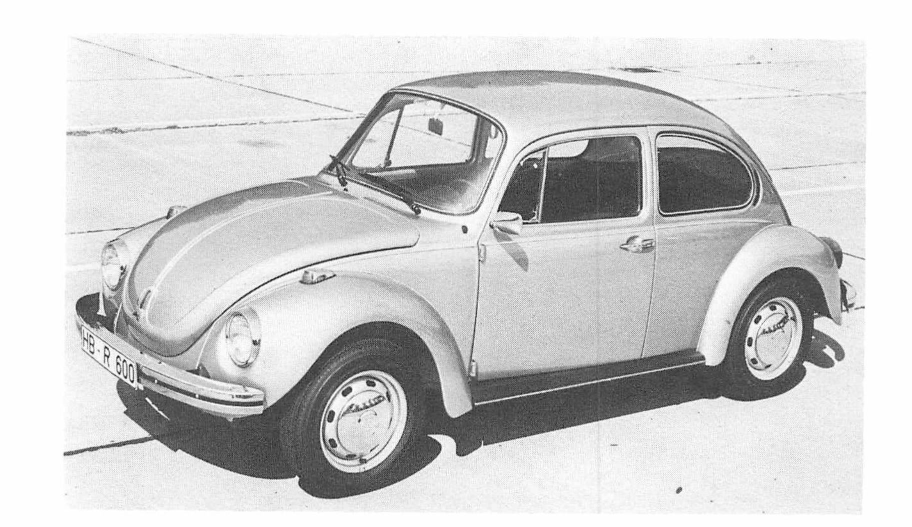
Ab August 1974: Vordere Blinkleuchten von den Kotflügeln in die Stoßfängerecken verlegt. Verstärkte Stoßfängerträger mit Langloch für Abschleppseil. Zahnstangenlenkung. Cabriolet mit vergrößerter Heckscheibe.



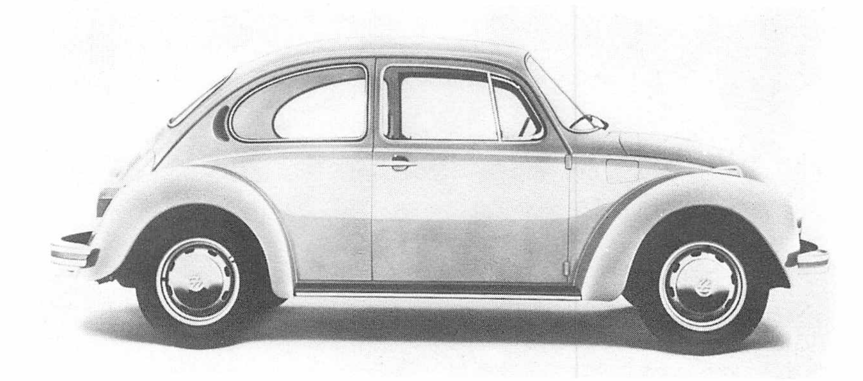
VW 1302 Limousine
VW 1302 L Limousine
VW 1302 S Limousine
VW 1302 LS Limousine
1970–1972



VW 1302 LS Cabriolet
(Karosserie Karmann)
1970–1972



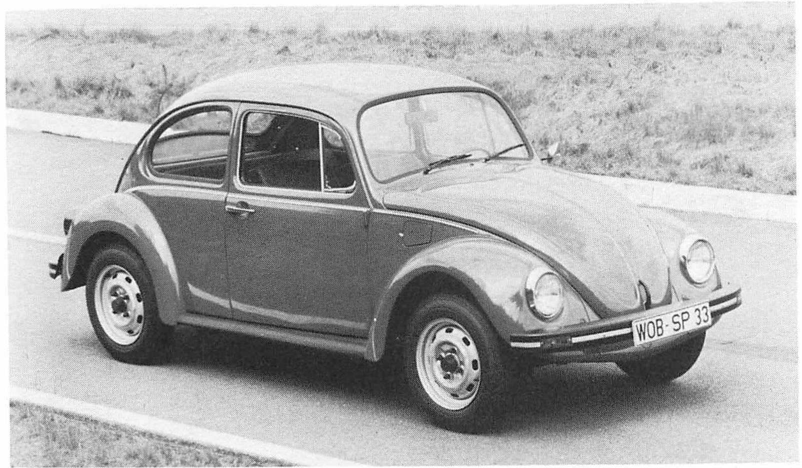
VW 1303 Limousine
VW 1303 L Limousine
VW 1303 S Limousine
VW 1303 LS Limousine
ab 1972



VW 1303 LS Cabriolet
(Karosserie Karmann)
ab 1972



VW 1300 Limousine
1970–1973
VW 1300 S Limousine
1972–1973



VW 1200 Limousine
ab 1974

VW 1200 L Limousine
ab 1974

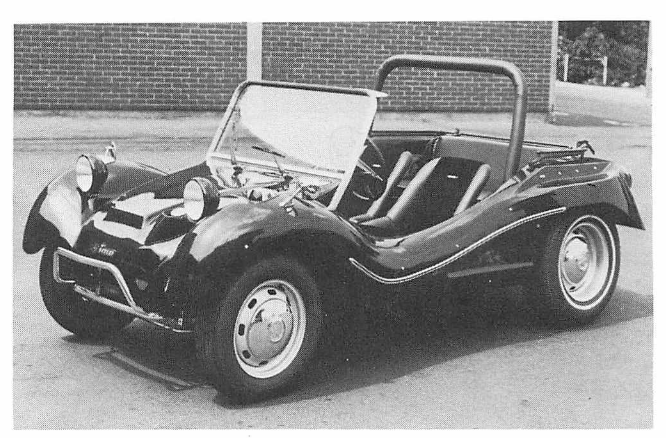
<table>
<tr><th></th><th colspan="3">VW 1200 (L)
ab 1973</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td colspan="3">4 Zylinder (Boxer)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>77 x 64 mm</td><td colspan="2">77 x 69 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1192 ccm</td><td colspan="2">1285 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>34 PS (25 kW) bei 3800 U/min</td><td colspan="2">44 PS (32 kW) bei 4100 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>7,6 mkg bei 1700 U/min</td><td colspan="2">8,8 mkg bei 3000 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:7,3</td><td colspan="2">1:7,5</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 30 PICT-3
mit Startautomatik</td><td colspan="2">1 Fallstromvergaser
Solex 31 PICT-4
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">4</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Gebläse (Luft)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (2,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td>6 V 66 Ah (unter Rücksitz)
Auf Wunsch:
12 V 36 Ah (unter Rücksitz)</td><td colspan="2">12 V 36 Ah (unter Rücksitz)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td>6 V 270 W bzw. 12 V 360 W</td><td colspan="2">Drehstrom 700 W</td></tr>
<tr><td>Anlasser</td><td>6 V 0,5 PS bzw. 12 V 0,7 PS</td><td colspan="2">0,7 PS</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td>Einscheibentrockenkupplung</td><td>Einscheibentrockenkupplung</td><td>Halbautomatik:
Automatisch betätigte
Einscheibentrockenkupplung
+ hydraul. Wandler</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td>Schaltstock Wagenmitte</td><td>Schaltstock Wagenmitte</td><td>Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td>4 Gang</td><td>4 Gang</td><td>3 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td>I–IV</td><td>I–IV</td><td>I–III</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td>I. 3,78
II. 2,06
III. 1,26
IV. 0,93</td><td>I. 3,78
II. 2,06
III. 1,26
IV. 0,93</td><td>I. 2,25
II. 1,26
III. 0,88</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>4,375 (8:35)</td><td>4,375 (8:35)</td><td>4,375 (8:35)</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td>Pendelachse
Längslenker
Federstäbe quer</td><td>Pendelachse
Längslenker
Federstäbe quer
Ausgleichfeder</td><td>Doppelgelenkachse
Schräglenker
Federstäbe quer</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Schnecke (14,34:1), 2,7 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="3">Zweikreis-Hydraulik
Trommel-Ø 230 mm, vorn und hinten 40 mm breit, Bremsfläche 716 cm^2</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td colspan="3">2400 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td colspan="3">1308/1349 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td colspan="3">4060 (L 4090) x 1550 x 1500 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td colspan="3">$4^1/_2$ J x 15</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td colspan="3">5,60–15 (4 PR) oder 6,00–15 oder 155 SR 15</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td colspan="3">11,1 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td colspan="3">1200: 760 kg. 1200 L: 820 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td colspan="3">1200: 1140 kg. 1200 L: 1200 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>116 km/h</td><td>127 km/h</td><td>122 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>32 sec</td><td>25 sec</td><td>32 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>9 Liter</td><td>10 Liter</td><td>11 Liter</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>

VW-Buggy Karmann GF (1971–1974)
VW-Buggy AHS Imp (1971–1974)

1969 entwickelte die Redaktion der VW-Zeitschrift „Gute Fahrt" den Prototyp für einen deutschen VW-Buggy, nachempfunden dem Sandfloh oder Dune-Buggy, einem in Amerika bereits seit Jahren sehr beliebten Freizeitauto auf der Basis des VW-Käfers. Etwa gleichzeitig begann der VW-Großhändler Autohaus Südhannover (AHS), Göttingen, damit, den amerikanischen Imp Dune Buggy in Deutschland zulassungsfertig anzubieten. Die Firma Karmann in Osnabrück übernahm schließlich die Herstellung sowie den Vertrieb beider Modelle als Bausatz zum Preis von je etwa 3000 DM. Ab Mai 1971 – bis dahin waren an die 1200 Bausätze beider Modelle geliefert worden – bot Karmann diese auch als komplette Neufahrzeuge an, und zwar den GF ab 8800 DM, den Imp ab 9100 DM. 1973 erhöhten sich diese Grundpreise um 300 DM. Normalausstattung war zunächst der 1500-44 PS-Motor, dann ab 1973 der 1300-44 PS-Motor. Verwendbar und vom TÜV zugelassen sind alle 1200- bis 1600-VW-Käfer-Motoren. Insgesamt wurden schätzungsweise 2000 VW-Buggies im Bundesgebiet zugelassen, womit der Bedarf nun im wesentlichen gedeckt zu sein scheint. Dies wiederum sichert den vorhandenen und den wenigen noch hinzukommenden Fahrzeugen einen anhaltenden Exklusivitäts- und Seltenheitswert.



VW Buggy Karmann GF 1971–1974



VW Buggy AHS Imp 1971–1974

VW-Buggy Karmann GF 1971–1974
VW-Buggy AHS Imp 1971–1974

	1971–1972	1973–1974
Motor		
Zylinderzahl	4 Zylinder (Boxer)	
	Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung	
	Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe	
Bohrung x Hub	83 x 69 mm	77 x 69 mm
Hubraum	1493 ccm	1285 ccm
Leistung	44 PS (32 kW) bei 4000 U/min	44 PS (32 kW) bei 4100 U/min
Drehmoment	10,2 mkg bei 2000 U/min	8,8 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1 : 7,7	1 : 7,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
	Solex 30 PICT-2 mit Startautomatik	Solex 31 PICT 4 mit Startautomatik
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel	
	Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder	
Kurbelwellenlager	4	
Kühlung	Gebläse (Luft)	
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)	
Batterie	12 V 36 Ah	
Lichtmaschine	Gleichstrom 360 W	Drehstrom 700 W
Anlasser	0,7 PS	
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,80	I. 3,78
	II. 2,06	II. 2,06
	III. 1,26	III. 1,26
	IV. 0,89	IV. 0,93
Antriebs-Übersetzung	4,125	4,375
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen	
	Karosserie auf glasfaserverstärktem Polyester, PVC-Klappverdeck	
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 Federstäbe quer, Stabilisator	
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Längslenker, Federstäbe quer, Ausgleichfeder	
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1), 2,7 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Scheibenbremsen vorn (277 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)	

Allgemeine Daten	**Karmann GF**	**AHS Imp**
Radstand	2127 mm	2100 mm
Spur	1308/1349 mm	1308/1349 mm
Gesamtmaße	3310 x 1685 x 1415 mm	3350 x 1770 x 1340 mm
Felgen	vorn 4 1/2 J x 15	vorn 4 1/2 J x 15
	hinten 6 1/2 J x 15	hinten 5 1/2 J x 15
Reifen	vorn 155 SR 15	vorn 155 oder 165 SR 15
	hinten GR 70 HR 15	hinten 185 SR oder HR 15
Wendekreis		
Wagengewicht	640 kg	610 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1000 kg	980 kg
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h	125 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	ca. 30 sec	ca. 30 sec
Verbrauch/100 km	11 Liter	11 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

VW 181 (ab 1969)

Geländetauglicher Mehrzweckwagen für militärischen und zivilen Einsatz. Offene Karosserie mit 4 Türen, Klappverdeck und Einsteckfenstern. Kein Allrad-Antrieb, jedoch auf Wunsch Sperrdifferential. Gebaut ab August 1969 mit 1,5 Liter-44 PS-Motor. Ab August 1970 mit 1,6 Liter-44 PS-Motor. Ab März 1971 mit 14 statt 15"-Reifen. Ab März 1973 mit 1,6 Liter-48 PS-Motor und Doppelgelenk-Hinterachse. Seit Mitte 1972 wird der VW 181 für den Gesamtkonzern bei VW de Mexico gebaut.

Preise:	Listenpreis:	Standheizung	Sperrdifferential
ab August 1969	DM 8500,–	im Preis	+ DM 435,–
ab Dezember 1970	DM 9000,–	im Preis	+ DM 465,–
ab August 1972	DM 9550,–	im Preis	+ DM 495,–
ab August 1973	DM 10235,–	im Preis	+ DM 520,–
ab März 1974	DM 10610,–	+ DM 750,–	+ DM 570,–
ab August 1974	DM 11245,–	+ DM 845,–	+ DM 585,–
ab Januar 1975	DM 11640,–	+ DM 875,–	+ DM 605,–
ab April 1975	DM 12340,–	+ DM 920,–	+ DM 635,–

VW 181
1969–1973



VW 181
ab 1973



VW 181
ab 1969

Motor			
Zylinderzahl	4 Zylinder (Boxer)		
	Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung		
	Graugruß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
	Ab August 1969	**Ab August 1970**	**Ab März 1973**
Bohrung x Hub	83 x 69 mm	85,5 x 69 mm	85,5 x 69 mm
Hubraum	1493 ccm	1584 ccm	1584 ccm
Leistung	44 PS bei 4000 U/min	44 PS bei 3800 U/min	48 PS (35 kW) bei 4000 U/min
Drehmoment	10,2 mkg bei 2000 U/min	10,0 mkg bei 2000 U/min	10,2 mkg bei 2000 U/min
Verdichtung	1 : 7,5	1 : 6,6	1 : 7,3
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT-2 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 31 PICT-3 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 34 PICT-3 mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb druch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz), auf Wunsch 2 Batterien		
Lichtmaschine	Gleichstrom 280 W, auf Wunsch 2 Lichtmaschinen		
Anlasser	0,7 PS bzw. (ab Mai 1973) 0,8 PS		
Kraftübertragung	Hecktriebblock, Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse Auf Wunsch: Sperrdifferential		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	Bis Juli 1974: I. 3,80, II. 2,06, III. 1,22, IV. 0,82 Ab Aug. 1974: I. 3,78, II. 2,25, III. 1,26, IV. 0,88		
Antriebs-Übersetzung	3,975 + Vorgelege 1,39 bzw. (ab März 1971) 1,26		
Fahrwerk	Zentralrohr-Profilrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer	Eingelenk-Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer	Zweigelenk-Pendelachse Schräglenker 2 Federstäbe quer
Lenkung	Schnecke (14,34 : 1), 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, 4 Räder, Trommel-∅ 230 mm, Bremsfläche 716 cm²		
Handbremse	Mechanisch, Hinterräder		
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm		
Spur	Mit 15"-Reifen 1324/1436 mm, mit 14"-Reifen 1354/1385 mm		
Gesamtmaße	3780 x 1640 x 1620 mm		
Felgen	Fünfloch 4½ K x 15 bzw. (ab März 1971) Fünfloch 5 JK x 14		
Reifen	165 SR 15 M + S bzw. (ab März 1971) 185 SR 14 M + S		
Bodenfreiheit	205 mm		
Watfähigkeit	396 mm		
Spurkreis-∅	10,2 Meter		
Wendekreis-∅	11,1 Meter		
Wagengewicht	910 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	1340 kg		
Höchstgeschwindigkeit	Mit 1,5 Liter-Motor 115 km/h, mit 1,6 Liter-Motor 120 km/h		
Beschleunigung 0–100 km/h	Mit 1,5 Liter-Motor 34 sec, mit 1,6 Liter-Motor 30 sec		
Verbrauch/100 km	44 PS: Straße 12, Gelände 15 Liter 48 PS: Straße 12,5, Gelände 16 Liter		
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)		

VW 1500 (Typ 3) (1961–1963)

Erster größerer VW, entwickelt auf der Basis des VW-Käfer Typ 1. In dieser ersten Serie drei Modelle mit 1,5 Liter-45 PS-Motor:

Typ 31. VW 1500, Stufenheck-Limousine 2 Türen, gebaut August 1961 bis Juli 1963

Typ 36. VW Variant, Kombi 2 Türen, gebaut Februar 1962 bis Juli 1963

Typ 34. VW Karmann-Ghia 1500, Coupé 2/2 Sitze, Karosserie Karmann (Entwurf Ghia), gebaut März 1962 bis Juli 1963.

VW 1500 S (Typ 3) (1963–1965)

Die gleichen drei Modelle wie der VW 1500, äußerlich unverändert, jedoch mit 1,5 Liter-54 PS-Zweivergaser-Motor. Gebaut August 1963 bis Juli 1965. Zusätzlich werden Limousine und Variant als VW 1500 N mit einfacher Ausstattung und dem seitherigen 45 PS-Motor angeboten. Ab August 1964 können aber auch die drei 1500 S-Modelle wahlweise mit 45 PS-Motor geliefert werden (Minderpreis DM 100,–).

Preise des Volkswagens 1500/1600 (VW Typ 3) von 1961 bis 1973					
		VW 1500		**VW Variant**	**VW 1500 Karmann-Ghia**
ab August 1961		DM 6400,–			
ab Februar 1962		DM 6400,–		DM 6700,–	DM 8750,–
	VW 1500 N	**VW 1500 S**	**VW Variant N**	**VW Variant S**	**VW 1500 S Karmann-Ghia**
ab August 1963	DM 5990,–	DM 6400,–	DM 6390,–	DM 6800,–	DM 8900,–
ab Februar 1964	DM 5990,–	DM 6400,–	DM 6390,–	DM 6800,–	DM 8450,–
	VW 1500 A 45 PS	**VW 1600 TL 54 PS**	**VW Variant 1500 45 PS**	**VW Variant 1600 54 PS**	**VW 1600 L Karmann-Ghia**
ab August 1965	DM 5990,–	DM 6690,–	DM 6390,–	DM 6980,–	DM 8750,–
ab April 1966	DM 6145,–	DM 6885,–	DM 6585,–	DM 7175,–	DM 8945,–
	VW 1600 A 45 PS	**VW 1600 L VW 1600 TL 54 PS**	**VW Variant 1600 A 45 PS**	**VW Variant 1600 L 54 PS**	
ab August 1966	DM 6145,–	DM 6885,–	DM 6585,–	DM 7175,–	DM 8945,–
ab April 1967	DM 6200,–	DM 6950,–	DM 6650,–	DM 7240,–	DM 9030,–
ab August 1968	DM 6320,–	DM 7070,–	DM 6765,–	DM 7360,–	DM 9145,–
ab August 1969	DM 6575,–	DM 7070,–	DM 6765,–	DM 7360,–	
ab Januar 1970	DM 6610,–	DM 7390,–	DM 7065,–	DM 7690,–	
ab August 1970	DM 6725,–	DM 7500,–	DM 7180,–	DM 7800,–	
ab Dezember 1970	DM 7205,–	DM 7980,–	DM 7660,–	DM 8280,–	
ab August 1971	DM 7285,–	DM 8060,–	DM 7740,–	DM 8360,–	
ab August 1972	DM 7760,–	DM 8560,–	DM 8160,–	DM 8960,–	
ab März 1973	DM 8185,–	DM 9030,–	DM 8610,–	DM 9455,–	
	Stahl-Kurbeldach + DM 400,–				Elektr. Schiebedach + DM 750,–

VW Karmann-Ghia
1500 Coupé 1962–1963
1500 S Coupé 1963–1965
1600 L Coupé 1965–1969



VW 1600 (Typ 3) (1965–1973)

Nachfolger des VW 1500 S, jedoch mit 1,6 Liter-54 PS-Motor. Gebaut ab August 1965 bis Frühjahr 1973. Mit Anlauf dieser dritten Serie des Typs 3 erschien als zusätzliches Modell die Fließheck-Limousine VW 1600 TL, welche die Stufenheck-Limousine ablösen sollte, aber dann doch nicht ablöste, weil auch letztere bei den Käufern weiterhin guten Anklang fand. Neben dem 1600 L und 1600 TL bleiben weiterhin die Stufenheck-Limousine und der Variant als 1600 A mit einfacher Ausstattung und 45 PS-Motor im Programm. Auf Wunsch sind aber auch die L-Modelle mit 45 PS- und die A-Modelle mit 54 PS-Motor erhältlich.

Ab August 1967: Sicherheits-Lenksäule (mit Gitterkäfig). Zweikreis-Bremsanlage. Tankklappe rechts außen. Zum 54 PS-Motor gegen Aufpreis (+ DM 800,–) vollautomatische Kraftübertragung (hydrodynamischer Drehmomentwandler + Dreigang-Planetengetriebe) und dazu Doppelgelenk-Hinterachse (diese jedoch nur in Verbindung mit der Automatik) lieferbar.

Ab Juni 1968: Alle VW 1600-Modelle mit 54 PS-Motor gegen Aufpreis (+ DM 585,–) mit elektronisch gesteuerter Kraftstoffeinspritzung lieferbar, die zwar weder mehr Leistung noch einen sparsameren Verbrauch, aber – allerdings mit relativ hohem Bau- und Kostenaufwand – eine Entgiftung der Verbrennungsabgase bewirkt. Typenbezeichnung der mit Elektronik ausgerüsteten Wagen: VW 1600 LE bzw. VW 1600 TLE.

Ab August 1968: Alle VW 1600-Modelle serienmäßig mit Doppelgelenk-Hinterachse. Warnblinkanlage. Innenverriegelung der Tankklappe. Alle Modelle jetzt wahlweise mit 45 PS- oder 54 PS-Motor erhältlich.

Ab August 1969: VW 1600 L Karmann-Ghia wird nicht mehr gebaut. Limousinen und Variant erhielten anders gestaltete Front- und Heckpartie. Vorderwagen um 120 mm verlängert. Stauraum vorn 25% größer. Stärkere Stoßfänger („Eisenbahnschienen"). Rückwärtige Haube der Fließheck-Limousine steiler abgekantet.

Ab August 1970: Zwangsentlüftung. Fließheck-Limousine mit stufenförmiger Ablage hinter Rücksitz (Stauraum hinten 20% größer). Abschleppösen vorn und hinten. L-Modelle mit Frischluftgebläse, Rückfahrscheinwerfer und Tageskilometerzähler.

Ab August 1971: Vierspeichen-Polsterlenkrad. Hebel für Scheibenwischer und -wascher unter Lenkrad. Zentralstecker für Computer-Diagnose im Motorraum.

Juli 1973: Einstellung der Produktion. Der Typ 3 litt in den ersten Jahren unter erheblichen Schwächen, erreichte dann aber als VW 1600 eine anerkannt hohe Ausreifung. Jahrelang lag der VW 1600 nach VW-Käfer und Opel Kadett an der dritten Stelle der deutschen Zulassungsstatistik. Insgesamt wurden vom Typ 3 von 1961 bis 1973 immerhin 2583015 Wagen gebaut, wobei 1202483 auf den Variant entfielen.



VW 1500 Limousine 1961–1963



VW 1500 S Limousine 1963–1965
VW 1600 L Stufenheck-Limousine 1965–1967



VW 1600 TL Fließheck-Limousine 1965–1969
VW Variant S 1963–1965 und Variant 1600 L 1965–1967



Motor

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser
Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine
Anlasser

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen
Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

<table>
<tr><th>VW 1500
1961–1963</th><th>VW Variant
1962–1963</th><th>VW Variant
(mit erhöhter Nutzlast)
1962–1963</th><th>VW Karmann-Ghia 1500
1962–1963</th></tr>
<tr><td colspan="4">4 Zylinder (Boxer, flache Bauart)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe
83 x 69 mm
1493 ccm
45 PS bei 3800 U/min
10,8 mkg bei 2000 U/min
1 : 7,5
1 Flachstromvergaser Solex 32 PHN-1 mit Startautomatik
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder
4
Gebläse (Luft)
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)
6 V 77 Ah (unter Rücksitz)
200 W
0,6 PS</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,80, II. 2,06, III. 1,32, IV. 0,89
4,125</td></tr>
<tr><td colspan="4">Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie
Kurbellenker oben und unten, 2 gekreuzte Federstäbe quer, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Pendelachse
Längslenker
2 Federstäbe quer</td><td>Pendelachse
Längslenker
2 Federstäbe quer</td><td>Pendelachse
Längslenker
2 Federstäbe quer
Zusätzlicher Federstab
über Hinterachse</td><td>Pendelachse
Längslenker
2 Federstäbe quer</td></tr>
<tr><td colspan="4">Schnecke (14,9 : 1), 2,8 Lenkraddrehungen
Hydraulisch, Trommel-Ø 230 mm, vorn 50 mm, hinten 40 mm breit, Bremsfläche 830 cm²
Ab August 1962:
Hydraulisch, Trommel-Ø 230 mm, vorn 50 mm, hinten 45 mm breit, Bremsfläche 880 cm²</td></tr>
<tr><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td><td>2400 mm</td></tr>
<tr><td>1310/1346 mm</td><td>1310/1346 mm</td><td>1310/1346 mm</td><td>1310/1346 mm</td></tr>
<tr><td>4225 x 1605 x 1475 mm</td><td>4225 x 1605 x 1465 mm</td><td>4225 x 1605 x 1465 mm</td><td>4280 x 1620 x 1335 mm</td></tr>
<tr><td>4½ J x 15</td><td>4½ J x 15</td><td>4½ J x 15</td><td>4½ J x 15</td></tr>
<tr><td>6,00–15 L</td><td>6,00–15 L</td><td>6,00–15 L 6 PR</td><td>6,00–15 L</td></tr>
<tr><td>11,3 Meter</td><td>11,3 Meter</td><td>11,3 Meter</td><td>11,4 Meter</td></tr>
<tr><td>880 kg</td><td>910 kg</td><td>920 kg</td><td>910 kg</td></tr>
<tr><td>1250 kg
Ab Aug. 1962: 1280 kg</td><td>1360 kg</td><td>1450 kg</td><td>1250 kg</td></tr>
<tr><td>130 km/h</td><td>130 km/h</td><td>130 km/h</td><td>137 km/h</td></tr>
<tr><td>24,5 sec</td><td>24,5 sec</td><td>24,5 sec</td><td>22,5 sec</td></tr>
<tr><td>10 Liter</td><td>10 Liter</td><td>10 Liter</td><td>10 Liter</td></tr>
<tr><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td><td>40 Liter (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>

	VW 1500 N 1963–1965	VW Variant N 1963–1965	VW Variant N (mit erhöhter Nutzlast) 1963–1965
Motor	4 Zylinder (Boxer, flache Bauart)		
	Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung		
	Graugußt-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	83 x 69 mm		
Hubraum	1493 ccm		
Leistung	45 PS bei 3800 U/min		
Drehmoment	10,8 mkg bei 2000 U/min		
Verdichtung	1 : 7,5		
Vergaser	1 Flachstromvergaser Solex 32 PHN mit Startautomatik		
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel		
	Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	6 V 77 Ah (unter Rücksitz)		
Lichtmaschine	200 W		
Anlasser	0,6 PS		
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,32 IV. 0,89		
Antriebs-Übersetzung	4,125		
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 gekreuzte Federstäbe quer, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer Zusätzlicher Federstab über Hinterachse
Lenkung	Schnecke (14,9 : 1), 2,8 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch, Trommel-Ø 248 mm, vorn 50 mm, hinten 45 mm breit, Bremsfläche 960 cm^2		
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1310/1346 mm	1310/1346 mm	1310/1346 mm
Gesamtmaße	4225 x 1605 x 1475 mm	4225 x 1605 x 1465 mm	4225 x 1605 x 1465 mm
Felgen	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15
Reifen	6,00–15 L	6,00–15 L	6,00–15 L 6 PR
Wendekreis links/rechts	11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter
Wagengewicht	880 kg Ab Aug. 1964: 910 kg	910 kg Ab Aug. 1964: 950 kg	920 kg Ab Aug. 1964: 960 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1280 kg Ab Aug. 1964: 1310 kg	1360 kg Ab Aug. 1964: 1400 kg	1450 kg Ab Aug. 1964: 1490 kg
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	130 km/h	130 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	24,5 sec	24,5 sec	24,5 sec
Verbrauch/100 km	10 Liter	10 Liter	10 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

VW 1500 S 1963–1965	VW Variant S 1963–1965	VW Variant S (mit erhöhter Nutzlast) 1963–1965	VW Karmann-Ghia 1500 S 1963–1965

4 Zylinder (Boxer, flache Bauart)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe
83 x 69 mm
1493 ccm
54 PS bei 4200 U/min
10,8 mkg bei 2400 U/min
1 : 8,5
2 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT mit Startautomatik
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder
4
Gebläse (Luft)
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)
6 V 77 Ah (unter Rücksitz)
200 W
0,6 PS

Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,80
II. 2,06
III. 1,32
IV. 0,89
4,125

Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie
Kurbellenker oben und unten, 2 gekreuzte Federstäbe quer, Drehstab-Stabilisator

Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse
Längslenker	Längslenker	Längslenker	Längslenker
2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer
		Zusätzlicher Federstab über Hinterachse	

Schnecke (14,9 : 1), 2,8 Lenkraddrehungen
Hydraulisch, Trommel-Ø 248 mm, vorn 50 mm, hinten 45 mm breit, Bremsfläche 960 cm^2

2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
1310/1346 mm	1310/1346 mm	1310/1346 mm	1310/1346 mm
4225 x 1605 x 1475 mm	4225 x 1605 x 1465 mm	4225 x 1605 x 1465 mm	4280 x 1620 x 1335 mm
$4^{1}/_{2}$ J x 15	$4^{1}/_{2}$ J x 15	$4^{1}/_{2}$ J x 15	$4^{1}/_{2}$ J x 15
6,00–15 L	6,00–15 L	6,00–15 L 6 PR	6,00 S 15 L
11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter	11,4 Meter
880 kg	910 kg	920 kg	910 kg
Ab Aug. 1964: 910 kg	Ab Aug. 1964: 950 kg	Ab Aug. 1964: 960 kg	
1280 kg	1360 kg	1450 kg	1280 kg
Ab Aug. 1964: 1310 kg	Ab Aug. 1964: 1400 kg	Ab Aug. 1964: 1490 kg	Ab Aug. 1964: 1310 kg
140 km/h	140 km/h	140 km/h	150 km/h
20 sec	20 sec	20 sec	19 sec
10,5 Liter Super	10,5 Liter Super	10,5 Liter Super	10,5 Liter Super
40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

	VW 1500 A 1965–1966 VW 1600 A 1966–1973	VW Variant 1500 1965–1966 VW Variant 1600 A 1966–1973	
Motor	4 Zylinder (Boxer, flache Bauart) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	83 x 69 mm		
Hubraum	1493 ccm		
Leistung	45 PS bei 3800 U/min		
Drehmoment	10,8 mkg bei 2000 U/min		
Verdichtung	1 : 7,5		
Vergaser	1 Flachstromvergaser Solex 32 PHN mit Startautomatik		
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	6 V 77 Ah bzw. (ab August 1966) 12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz)		
Lichtmaschine	200 W bzw. (ab August 1966) 360 W		
Anlasser	0,6 PS bzw. (ab August 1966) 0,7 PS		
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,80 II. 2,06 III. 1,32 bzw. (ab Aug. 1966) 1,26 IV. 0,89		
Antriebs-Übersetzung	4,125		
Fahrwerk	Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten, 2 gekreuzte Federstäbe quer, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer Ausgleichfeder Ab August 1968: Doppelgelenkachse Schräglenker 2 Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer Ausgleichfeder Ab August 1968: Doppelgelenkachse Schräglenker 2 Federstäbe quer	Pendelachse Längslenker 2 Federstäbe quer Verstärkte Ausgleich-feder
Lenkung	Schnecke (14,9 : 1), 2,8 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch bzw. (ab August 1967) Zweikreis-Hydraulik Scheiben-Ø vorn 277 mm, Trommel-Ø hinten 248 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1310/1346 mm	1310/1346 mm	1310/1346 mm
Gesamtmaße Ab Aug. 1969:	4225 x 1605 x 1470 mm	4225 x 1605 x 1470 mm	4225 x 1605 x 1470 mm
Ab Aug. 1969:	4340 x 1605 x 1470 mm	4340 x 1605 x 1470 mm	4340 x 1605 x 1470 mm
Felgen	4$^1/_2$ J x 15	4$^1/_2$ J x 15	4$^1/_2$ J x 15
Reifen	6,00–15 L 4 PR Ab 1967 auf Wunsch: 165 SR 15	6,00–15 L 6 PR Ab 1967 auf Wunsch: 165 SR 15	6,00–15 L 8 PR
Wendekreis links/rechts	11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter
Ab Aug. 1969:	11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter
Wagengewicht	920 kg	950 kg	960 kg
Ab Aug. 1967:	960 kg	960 kg	975 kg
Ab Aug. 1969:	1010 kg	1035 kg	1035 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1320 kg	1400 kg	1490 kg
Ab Aug. 1967:	1360 kg	1410 kg	1515 kg
Ab Aug. 1969:	1410 kg	1485 kg	1575 kg
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	130 km/h	130 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	24,5 sec	24,5 sec	24,5 sec
Verbrauch/100 km	10,5 Liter	10,5 Liter	10,5 Liter
Ab Aug. 1969:	11 Liter	11 Liter	11 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

VW 1600 TL 1965-1973 VW 1600 L 1966-1973	VW Variant 1600 1965–1966 VW Variant 1600 L 1966–1973	VW Karmann-Ghia 1600 L 1965–1969

4 Zylinder (Boxer, flache Bauart)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe
85,5 x 69 mm
1584 ccm
54 PS bei 4000 U/min
11,2 mkg bei 2200 U/min
1 : 7,7. Ab August 1971: 1 : 7,5
2 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT mit Startautomatik
Gegen Aufpreis ab Juni 1968: Elektronisch gesteuerte Bosch Kraftstoff-Einspritzung
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder
4
Gebläse (Luft)
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)
6 V 77 Ah bzw. (ab August 1966) 12 V 36 oder 45 Ah (unter Rücksitz)
200 W bzw. (ab August 1966) 360 W
0,6 PS bzw. (ab August 1966) 0,7 PS

Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse

	Auf Wunsch ab Sept. 1967 Automatic:
Schaltstock Wagenmitte	Wählhebel Wagenmitte
Einscheibentrockenkupplung	Hydrodynamischer Wandler
4 Gang	+ 3 Gang-Planetengetriebe
I–IV	I–III
I. 3,80	I. 2,65
II. 2,06	II. 1,39
III. 1,32 bzw. (ab Aug. 1966) 1,26	III. 1,00
IV. 0,89	
4,125	3,67

Zentralrohr-Plattformrahmen. Ganzstahlkarosserie
Kurbellenker oben und unten, 2 gekreuzte Federstäbe quer, Drehstab-Stabilisator

Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse
Längslenker	Längslenker	Längslenker	Längslenker
2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer
Ausgleichfeder	Ausgleichfeder	Verstärkte Ausgleichfeder	Ausgleichfeder
Ab Sept. 1967 für Automatic	Ab Sept. 1967 für Automatic		Ab Sept. 1967 für Automatic
bzw. ab Aug. 1968 alle Wagen:	bzw. ab Aug. 1968 alle Wagen:		bzw. ab Aug. 1968 alle Wagen:
Doppelgelenkachse	Doppelgelenkachse		Doppelgelenkachse
Schräglenker	Schräglenker		Schräglenker
2 Federstäbe quer	2 Federstäbe quer		2 Federstäbe quer

Schnecke (14,9 : 1), 2,8 Lenkraddrehungen
Hydraulisch bzw. (ab August 1967) Zweikreis-Hydraulik
Scheiben-∅ vorn 277 mm, Trommel-∅ hinten 248 mm

2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
1310/1346 mm	1310/1346 mm	1310/1346 mm	1310/1346 mm
4225 x 1640 x 1470 mm	4225 x 1640 x 1470 mm	4225 x 1640 x 1470 mm	4280 x 1620 x 1335 mm
4368 x 1640 x 1470 mm	4368 x 1640 x 1470 mm	4368 x 1640 x 1470 mm	
$4^{1}/_{2}$ J x 15	$4^{1}/_{2}$ J x 15	$4^{1}/_{2}$ J x 15	$4^{1}/_{2}$ J x 15
6,00–15 L 4 PR	6,00–15 L 6 PR	6,00–15 L 8 PR	6,00 S 15 L 4 PR
Ab 1967 auf Wunsch: 165 SR 15	Ab 1967 auf Wunsch: 165 SR 15		Ab 1967 auf Wunsch: 165 SR 15
11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter	11,4 Meter
11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter	
920 kg	950 kg	960 kg	910 kg
960 kg	960 kg	975 kg	940 kg
1010 kg	1035 kg	1035 kg	
1320 kg	1400 kg	1490 kg	1310 kg
1360 kg	1410 kg	1515 kg	1340 kg
1410 kg	1485 kg	1575 kg	
140, Automatic 132 km/h	140, Automatic 132 km/h	140 km/h	150, Automatic 140 km/h
20, Automatic 25 sec	20, Automatic 25 sec	20 sec	19, Automatic 25 sec
11,5, Automatic 12,5 Liter	11,5, Automatic 12,5 Liter	11,5 Liter	11,5, Automatic 12,5 Liter
40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)	40 Liter (vorn im Wagen)

VW 1600 L
Stufenheck-Limousine
Fließheck-Limousine
Variant
1969–1973



VW 411
Limousine 2 Türen
1968–1969



VW 411
Limousine 4 Türen
1968–1969

VW 411, 411 E (1968–1972)
VW 412 E, 412 (1972–1974)

Während der Typ 3 von 1961 noch eine Abwandlung des Käfers Typ 1 war, brachte das Volkswagenwerk im August 1968 mit dem VW 411 (Werksbezeichnung Typ 4) zum ersten Mal einen völlig neu im eigenen Haus entwickelten Wagen heraus. Zwar hatte er mit den älteren Modellen den luftgekühlten Boxermotor im Heck gemeinsam, doch andererseits unterschied er sich von diesen durch die selbsttragende Karosserie ohne Rahmen und Mitteltunnel, wahlweise 2 oder 4 Türen (Typ 41 bzw. 42), großen Stauraum vorn dank der an Federbeinen aufgehängten Vorderräder sowie überhaupt durch ein modernes Fahrwerk. Mit dem VW 411 wurde das erreichbare Optimum der herkömmlichen VW-Konzeption aufgezeigt, doch überdeutlich zeigten sich auch ihre Grenzen und wiederum erwiesen sich ihre Negativseiten als unvermeidbar. Auf dem Markt hatte der VW 411 einen schlechten Start. Seine Form („Nasenbär") überzeugte ebenso wenig wie seine Leistung, von den VW-typischen Nachteilen sowieso abgesehen. Das Volkswagenwerk reagierte rasch und brachte bereits ein Jahr später den wesentlich besser hergerichteten VW 411 E heraus.

Ab August 1969: VW 411 E mit höherer Motorleistung durch elektronische Kraftstoffeinspritzung. Gefälligere Frontpartie mit geschickt angebrachter Chromzier und Halogen-Doppelscheinwerfern. Variant (Typ 46) als drittes und bald am besten verkäufliches Karosseriemodell.

Ab August 1972: VW 412 E und LE. VW-Zeichen auf der stärker abfallenden Vorderhaube statt auf dem Frontblech. Doppelscheinwerfer in rechteckigem statt ovalem Rahmen. Blinker neben statt unter den Scheinwerfern. Längere Armstützen und Fächer statt Taschen in den Vordertüren. Imitierte Holzmaserung auf Armaturentafel.

Ab August 1973: VW 412 ersetzt VW 412 E. Größerer Hubraum und Doppelvergaser statt Einspritzung. 412 und 412 L mit 75 PS, 412 S und 412 LS mit 85 PS.

Mai 1974: Produktion Typ 4 beendet. Insgesamt waren 355200 Stück hergestellt worden.

Preise	Limousine 2 Türen	Limousine 4 Türen	Variant 2 Türen	L-Ausstattung	Stahl-Kurbeldach	Automatic	85 PS-Motor
	411	411					
ab Aug. 1968	DM 7770,–	DM 8090,–		+ DM 495,–	+ DM 400,–	+ DM 800,–	
	411 E	411 E	411 E				
ab Aug. 1969	DM 7985,–	DM 8385,–	DM 8355,–	+ DM 400,–	+ DM 400,–	+ DM 800,–	
ab Jan. 1970	DM 8390,–	DM 8735,–	DM 8770,–	+ DM 420,–	+ DM 400,–	+ DM 800,–	
ab Dez. 1970	DM 8925,–	DM 9270,–	DM 9305,–	+ DM 420,–	+ DM 425,–	+ DM 850,–	
ab Aug. 1971	DM 9045,–	DM 9390,–	DM 9425,–	+ DM 420,–	+ DM 470,–	+ DM 850,–	
	412 E	412 E	412 E				
ab Aug. 1972	DM 9670,–	DM 10030,–	DM 10070,–	+ DM 440,–	+ DM 510,–	+ DM 925,–	
ab März 1973	DM 10200,–	DM 10605,–	DM 10650,–	+ DM 440,–	+ DM 510,–	+ DM 925,–	
	412	412	412				
ab Aug. 1973	DM 10150,–	DM 10530,–	DM 10575,–	+ DM 465,–	+ DM 535,–	+ DM 975,–	+ DM 150,–
ab März 1974	DM 10860,–	DM 11265,–	DM 11315,–	+ DM 500,–	+ DM 575,–	+ DM 1045,–	+ DM 160,–

	VW 411 (L) 1968–1969	VW 411 E (LE) 1969–1972 VW 412 E (LE) 1972–1973	VW Variant 411 E (LE) 1969–1972 VW Variant 412 E (LE) 1972–1973
Motor	4 Zylinder (Boxer, flache Bauart) Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe		
Bohrung x Hub	90 x 66 mm		
Hubraum	1679 ccm		
Leistung	68 PS (50 kW) bei 4500 U/min	80 PS (59 kW) bei 4900 U/min	
Drehmoment	12,7 mkg bei 2800 U/min	13,5 mkg bei 2700 U/min	
Verdichtung	1 : 7,8	1 : 8,2	
Vergaser	2 Fallstromvergaser Solex 34 PDSIT mit Startautomatik	Elektronisch gesteuerte Bosch Kraftstoff-Einspritzung	
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	
Kurbelwellenlager	4	4	
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	
Schmierung	Druckumlauf (3,5 Liter Öl)	Druckumlauf (3,5 Liter Öl)	
Batterie	12 V 45 Ah (unter Fahrersitz)	12 V 45 Ah (unter Fahrersitz)	
Lichtmaschine	Drehstrom 450, Automatik 540 W	Drehstrom 510 W	
Anlasser	0,7, Automatic 0,8 PS	0,8 PS	
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
		Auf Wunsch Automatic:	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Wählhebel Wagenmitte	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Hydrodynamischer Wandler +	
Getriebe	4 Gang	3 Gang Planetengetriebe	
Synchronisierung	I–IV	I–III	
Übersetzungen	I. 3,81 II. 2,11 III. 1,40 IV. 1,00	I. 2,65 II. 1,59 III. 1,00	
Antriebs-Übersetzung	3,727	3,67	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Schräglenker Schraubenfedern	Schräglenker Schraubenfedern Stabilisator	Schräglenker Schraubenfedern
Lenkung	Kugelumlauf (19,135 : 1), 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik. Ab Ende 1971 auf Wunsch: Servohilfe Scheiben-Ø vorn 281 mm, Trommel-Ø hinten 248 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2500 mm	2500 mm	2500 mm
Spur	1376/1342 mm	1376/1342 mm	1376/1342 mm
Gesamtmaße	411: 4525 x 1635 x 1485 mm 411 L: 4553 x 1650 x 1485 mm	411 E: 4525 x 1635 x 1485 mm 411 LE: 4553 x 1650 x 1485 mm 412 E: 4555 x 1675 x 1475 mm 412 LE: 4583 x 1675 x 1475 mm	411 E: 4525 x 1635 x 1485 mm 411 LE: 4553 x 1650 x 1485 mm 412 E: 4555 x 1675 x 1475 mm 412 LE: 4583 x 1675 x 1475 mm
Felgen	4 1/2 J x 15	4 1/2 J x 15	4 1/2 J x 15
Reifen	155 SR 15	155 SR 15 (auch 165 SR 15)	165 SR 15
Wendekreis links/rechts	11,7 Meter	11,7 Meter	11,7 Meter
Wagengewicht 2 Türen:	1020 kg	1080 kg	1120 kg
4 Türen:	1040 kg	1100 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	1470 kg	1530 kg	1665 kg
Höchstgeschwindigkeit	145, Automatic 142 km/h	155, Automatic 152 km/h	155, Automatic 152 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	18, Automatic 21 sec	17, Automatic 19 sec	18, Automatic 20 sec
Verbrauch/100 km	12,5, Automatic 13,5 Liter	12,5, Automatic 13,5 l Super	13, Automatic 14 l Super
Kraftstofftank	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)

VW 412 (L) 1973–1974	VW Variant 412 (L) 1973–1974	VW 412 S (LS) 1973–1974	VW Variant 412 S (LS) 1973–1974

4 Zylinder (Boxer, flache Bauart)
Zweiteiliges Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung
Grauguß-Einzelzylinder und Leichtmetall-Zylinderköpfe
93 x 66 mm
1795 ccm

VW 412 (L) / VW Variant 412 (L)	VW 412 S (LS) / VW Variant 412 S (LS)
75 PS (55 kW) bei 5000 U/min	85 PS (63 kW) bei 3000 U/min
13,2 mkg bei 3400 U/min	13,8 mkg bei 3400 U/min
1 : 7,8	1 : 8,6
2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser
Solex 40 PDSIT	Solex 40 PDSIT
mit Startautomatik	mit Startautomatik
Hängend	Hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
4	4
Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Druckumlauf (3,5 Liter Öl)	Druckumlauf (3,5 Liter Öl)
12 V 45 Ah (unter Fahrersitz)	12 V 45 Ah (unter Fahrersitz)
Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W
0,8 PS	0,8 PS

Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse

	Auf Wunsch Automatic:
Schaltstock Wagenmitte	Wählhebel Wagenmitte
Einscheibentrockenkupplung	Hydrodynamischer Wandler +
4 Gang	3 Gang Planetengetriebe
I–IV	I–III
I. 3,81	I. 2,65
II. 2,11	II. 1,59
III. 1,40	III. 1,00
IV. 1,00	

VW 412 (L)	VW Variant 412 (L)	VW 412 S (LS)	VW Variant 412 S (LS)
3,90	3,90	3,73	3,90

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator

VW 412 (L)	VW Variant 412 (L)	VW 412 S (LS)	VW Variant 412 S (LS)
Schräglenker Schraubenfedern Stabilisator	Schräglenker Schraubenfedern	Schräglenker Schraubenfedern Stabilisator	Schräglenker Schraubenfedern

Kugelumlauf, (19,135 : 1), 3 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik. Auf Wunsch: Servohilfe
Scheiben-Ø vorn 281 mm, Trommel-Ø hinten 248 mm

VW 412 (L)	VW Variant 412 (L)	VW 412 S (LS)	VW Variant 412 S (LS)
2500 mm	2500 mm	2500 mm	2500 mm
1386/1350 mm	1386/1350 mm	1386/1350 mm	1386/1350 mm
412: 4555 x 1675 x 1475 mm	412: 4555 x 1675 x 1475 mm	412 S: 4555 x 1675 x 1475 mm	412 S: 4555 x 1675 x 1475 mm
412 L: 4583 x 1675 x 1475 mm	412 L: 4583 x 1675 x 1475 mm	412 LS: 4583 x 1675 x 1475 mm	412 LS: 4583 x 1675 x 1475 mm
$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15
155 SR 15 (auch 165 SR 15)	165 SR 15	155 SR 15 (auch 165 SR 15)	165 SR 15
11,7 Meter	11,7 Meter	11,7 Meter	11,7 Meter
1080 kg	1120 kg	1080 kg	1120 kg
1100 kg		1100 kg	
1530 kg	1655 kg	1530 kg	1655 kg
150, Automatic 147 km/h	150, Automatic 147 km/h	158, Automatic 155 km/h	158, Automatic 155 km/h
16,5, Automatic 18,5 sec	17,5, Automatic 20 sec	14,5, Automatic 16 sec	15, Automatic 17,5 sec
12,5, Automatic 13,5 Liter	13, Automatic 14 Liter	12,5, Automatic 13,5 l Super	13, Automatic 14 l Super
50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)



VW 411 E
Limousine 4 Türen
1969–1972



VW 411 E Variant
Kombi 2 Türen
1969–1972



VW 412
Limousine 2 Türen
1972–1974

VW 412
Limousine 4 Türen
VW 412 Variant
Kombi 2 Türen
1972–1974





VW K 70 L
Limousine 4 Türen
1970–1971



VW K 70 L
Limousine 4 Türen
1972–1974



VW K 70 LS
Limousine 4 Türen
1973–1974



VW K 70 (1970–1974)

Anfang März 1969 sollte der NSU K 70 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Der Termin war festgelegt, alle Vorbereitungen getroffen. Wenige Wochen vorher aber vereinigte sich die zum VW-Konzern gehörende Auto Union mit den NSU Motorenwerken. Das Volkswagenwerk ließ daraufhin die Premiere des NSU K 70 absagen, und zwar zunächst wohl vor allem deshalb, um die Einführung der damals noch neuen Modelle VW 411 und Audi 100 nicht zu stören. Da das Publikum jedoch infolge sehr geschickter PR-Vorbereitung den NSU K 70 überwiegend positiv beurteilte, entschloß sich das Volkswagenwerk, selbst die Serienherstellung dieses Modells aufzunehmen. Eigens hierfür wurde eine neue Autofabrik in Salzgitter erstellt, welche im September 1970 die Produktion des nunmehrigen VW K 70 (VW-Werksbezeichnung: Typ 48) aufnahm. Im November 1970 begann der Verkauf des Wagens. Noch wenige Jahre vorher hätte sich kaum jemand einen Volkswagen mit Frontantrieb, Reihenmotor und Wasserkühlung vorstellen können!

Ab August 1971: Stärkere, seitlich weit herumgezogene Stoßfänger. Gepolstertes Lenkrad. Zentralstecker im Motorraum für Computer-Diagnose.

Ab August 1972: Vorn eingezogene Vorderkotflügel und nach vorn leicht abfallende, gefurchte Motorhaube (zwecks Verringerung des hohen Luftwiderstandes). „L" mit runden Halogenscheinwerfern.

Ab Mai 1973: VW K 70 LS mit 100 PS-Motor, der den seitherigen 90 PS-Motor ersetzt.

Ab August 1973: Sicherheitslenkrad. Alle 4 Scheinwerfer leuchten bei Fernlicht.

Dezember 1974: Produktion des VW K 70 beendet. Hergestellt wurden in 4 Produktionsjahren insgesamt 210082 Stück.

Preise	VW K 70 75 PS	VW K 70 90 PS	VW K 70 S 100 PS	L-Ausstattung	Stahl-Kurbeldach
ab November 1970	DM 9450,–	DM 9645,–		+ DM 340,–	+ DM 475,–
ab August 1972	DM 9980,–	DM 10190,–		+ DM 480,–	+ DM 515,–
ab März 1973	DM 10530,–	DM 10750,–		+ DM 505,–	+ DM 540,–
ab August 1973	DM 10630,–		DM 11000,–	+ DM 505,–	+ DM 540,–
ab März 1974	DM 11375,–		DM 11770,–	+ DM 530,–	+ DM 580,–
ab August 1974	DM 12060,–		DM 12480,–	+ DM 570,–	+ DM 610,–

Produktion des VW 411/412 und des VW K 70

	VW 411/412 Limousinen	VW 411/412 Variant	VW 411/412 insgesamt	VW K 70
1968	23078	12	23090	–
1969	42223	7452	49673	–
1970	21848	21249	43097	13324
1971	38130	41088	79218	76780
1972	25919	40298	66217	55922
1973	19470	46047	65517	56721
1974	8020	20366	28386	7335
	178688	176512	355200	210082

	VW K 70 (L) 1970–1974	VW K 70 (L) 1970–1973	VW K 70 S (LS) 1973–1974
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	82 x 76 mm	82 x 76 mm	87 x 76 mm
Hubraum	1605 ccm bzw. (nach deutscher Steuerformel) 1594 ccm	1605 ccm bzw. (nach deutscher Steuerformel) 1594 ccm	1807 ccm bzw. (nach deutscher Steuerformel) 1795 ccm
Leistung	75 PS (55 kW) bei 5200 U/min	90 PS (66 kW) bei 5200 U/min	100 PS (74 kW) bei 5300 U/min
Drehmoment	12,5 mkg bei 3500 U/min	13,7 mkg bei 4000 U/min	15,5 mkg bei 3750 U/min
Verdichtung	1 : 8,0	1 : 9,5	1 : 9,5
Vergaser	1 Doppel-Flachstromvergaser Solex 40 DDH Ab August 1972: Solex 40 DDHT mit Startautomatik		
Ventile	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Kette		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (7,6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (4 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 490 oder 600 W		
Anlasser	0,7 PS	0,7 PS	0,8 PS
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor über, Getriebe hinter der Vorderachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,106 II. 1,826 III. 1,214 IV. 0,905		
Antriebs-Übersetzung	4,625	4,625. Ab Juni 1971: 4,375	4,125
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Lenkung	Zahnstange (18,5 : 1), 4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik (beide Vorderräder in beiden Kreisen), Servohilfe Scheibenbremsen vorn (255 mm ∅), Trommelbremsen hinten		
Allgemeine Daten			
Radstand	2690 mm		
Spur	1390/1425 mm		
Gesamtmaße	Bis Juli 1971: 4420 x 1685 x 1450 mm Ab August 1971: 4455 (L: 4470) x 1665 x 1435 mm		
Felgen	4½ J x 14 H	4½ J x 14 H	4½ J x 14 H Sonderausstattung: 5 J x 14
Reifen	165 SR 14	165 SR 14	165 SR 14 Sonderausstattung: 175 SR 14, 180 SR 14 oder 185/70 SR 14
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 Meter	10,9/11,1 Meter	10,9/11,1 Meter
Wagengewicht	Bis Juli 1972: 1060 kg Ab Aug. 1972: 1100 kg	Bis Juli 1972: 1060 kg Ab Aug. 1972: 1100 kg	1100 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Bis Juli 1972: 1510 kg Ab Aug. 1972: 1560 kg	Bis Juli 1972: 1510 kg Ab Aug. 1972: 1560 kg	1560 kg
Höchstgeschwindigkeit	148 km/h	158 km/h	162 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16 sec	14 sec	13 sec
Verbrauch/100 km	12,5 Liter	13,5 Liter Super	13,5 Liter Super
Kraftstofftank	52 Liter (vor Hinterachse)	52 Liter (vor Hinterachse)	52 Liter (vor Hinterachse)

VW Passat (ab 1973)

Der VW Passat, Ende Mai 1973 vorgestellt, befindet sich als Limousine Typ 32 seit Ende Juli 1973 und als Variant Typ 33 seit Januar 1974 auf dem Markt. Er ist der Nachfolger des VW 1600 (Typ 3) und im Vergleich zu diesem zwar weniger robust, dafür aber eleganter in der Form und in der Technik. Die Passat Limousinen unterscheiden sich vom Audi 80, dem Ausgangstyp, im wesentlichen nur durch das Fließheck. Diese von Giugiaro (Ital Design) sehr geschickt vorgenommene Umgestaltung läßt den Wagen außen stattlicher und innen geräumiger erscheinen, hat dafür aber den Nachteil der schlechteren Sicht nach rückwärts. Ansonsten zeichnen den Passat die gleichen guten Anlagen aus, die schon den Audi 80 rasch zum Publikumsliebling werden ließen und nun auch den großen Erfolg des neuen VW-Modells auf lange Zeit hinaus sichern dürften. Während der Audi 80 ausschließlich als Zwei- oder Viertüren-Limousine mit Stufenheck angeboten wird, gibt es den VW Passat als Zwei- oder Viertüren-Limousine mit Fließheck, als Variant (Viertüren-Kombi) und seit Januar 1975 außerdem als Zwei- oder Viertüren-Kombilimousine (mit Heckklappe). Andererseits führt VW (noch ?) kein dem Audi 80 GT entsprechendes 100 PS-Modell. Ab August 1974 wurde, wie auch beim Audi 80, der 75 PS-Motor ohne Beeinträchtigung der Leistung von Super- auf Normalkraftstoff umgestellt. Ab Anfang 1975 erhielten alle Modelle Vollschaumstoffsitze sowie eine geänderte, seitdem vorbildlich präzise Schaltung mit verkürztem Schaltstock. Bis zum Jahresende 1974 hat das Volkswagenwerk bereits 338686 Passat Limousinen und 89889 Passat Variant hergestellt.



VW Passat TS
Limousine 2 Türen
ab 1973
Kombi-Limousine 2 Türen
ab 1975



VW Passat TS
Limousine 4 Türen
ab 1973
Kombi-Limousine 4 Türen
ab 1975



VW Passat Variant L
Kombi 4 Türen
ab 1973

	VW Passat (L) VW Passat Variant (L) ab 1973	VW Passat S, LS, TS VW Passat Variant S, LS ab 1973	VW Passat LS, TS VW Passat Variant LS ab 1973
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	75 x 73,4 mm	76,5 x 80 mm	76,5 x 80 mm
Hubraum	1297 ccm	1471 ccm	1471 ccm
Leistung	55 PS (40 kW) bei 5500 U/min	75 PS (55 kW) bei 5800 U/min	85 PS (63 kW) bei 5800 U/min
Drehmoment	9,4 mkg bei 2500 U/min	11,6 mkg bzw. (ab Aug. 1974) 11,4 mkg bei 3300 U/min	12,3 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1 : 8,5	1 : 9,7. Ab Aug. 1974: 1 : 8,2	1 : 9,7
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/35 TDID-5 mit Startautomatik
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (6,5 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 36 oder 54 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 490 oder 770 W		
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,454, II. 2,055, III. 1,370, IV. 0,968		
		Auf Wunsch: Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,65, II. 1,59, III. 1,00, Wählhebel Wagenmitte	
Antriebs-Übersetzung	4,555 (9 : 41)	Schaltgetriebe 4,111 (9 : 37) Automatic 4,091 (11 : 45)	Schaltgetriebe 4,111 (9 : 37) Automatic 3,909 (11 : 43)
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern		
Lenkung	Zahnstange (19,1 : 1), 3,75 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (239 mm ∅), Trommelbremsen hinten (180 mm ∅) (Servohilfe bei 55 und 75 PS Limousinen bis April 1975 nur auf Wunsch)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2470 mm	2470 mm	2470 mm
Spur	1340/1335 mm	1340/1335 mm	1340/1335 mm
Gesamtmaße	4190 x 1600 x 1360 mm	4190 x 1600 x 1360 mm TS: 4220 x 1600 x 1360 mm	4190 x 1600 x 1360 mm TS: 4220 x 1600 x 1360 mm
Felgen	4½ J x 13	4½ J x 13	4½ J x 13 Auf Wunsch: 5 J x 13
Reifen	155–13. Auf Wunsch bzw. (ab April 1975) Serie: 155 SR 13	155 SR 13	165/70 SR 13 Auf Wunsch: 175/70 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,5/10,7 Meter		
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 880 kg, Limousine 4 Türen 890 kg, Variant 920 kg Automatic + 25 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousinen 1310 kg, Variant 1420 kg		
Höchstgeschwindigkeit	147 km/h	160, Automatic 155 km/h	168, Automatic 163 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16,5 sec Variant 17,5 sec	13,5, Automatic 15 sec Variant 14,5, Autom. 16 sec	12, Automatic 14 sec Variant 13, Autom. 15 sec
Verbrauch/100 km	10 Liter	Bis Juli 1974: 10, Automatic 11 l Super Ab August 1974: 10,5, Automatic 11,5 Liter	10 l Super Automatic 11 l Super
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

VW Golf (ab 1974)

Zwar wird der Käfer (Typ 1) sicherlich noch einige Jahre im VW-Programm bleiben, doch mit dem Golf hat sich sein Nachfolger bereits etabliert. Ein Kronprinz, der sich sehen lassen kann! Zwar entspricht er in Form und Technik dem derzeit üblichen Stil, doch galt dies für den Käfer ebenso, als man ihn 1938 der Öffentlichkeit präsentierte. Vorgestellt wurde der VW Golf (Werksbezeichnung: VW Typ 17) im Mai 1974 mit dem Serienanlauf des 70 PS-Modells. Die Lieferung des 50 PS-Modells begann im September 1974. Bereits von diesem Zeitpunkt an hat der Golf auf dem deutschen Markt den Käfer stückzahlmäßig überholt und bis Ende des gleichen Jahres weit abgeschlagen. Geliefert werden Golf und Golf L mit 50 PS- sowie Golf S und Golf LS mit 70 PS-Motor, jeweils als Zwei- oder Viertüren-Kombilimousine mit Heckklappe und vorklappbarem Rücksitz. Die hervorragend gelungene Karosserieform stammt von Giorgio Giugiaro (Ital Design). Für die technische Konzeption, die sich am Vorbild des Audi 80 orientierte, sorgte der ehemalige NSU-Entwicklungschef Wenderoth. Der Einsatz der für den Quermotor neu geschaffenen Automatic erfolgte ab Januar 1975.

VW Scirocco (ab 1974)

Der VW Scirocco (Werksbezeichnung: VW Typ 53) ist die Coupé-Ausführung des VW Golf. Er ist der Nachfolger des außerordentlich erfolgreich gewesenen Karmann-Ghia und er wird wie dieser bei Karmann gebaut. Der Scirocco ist ein Coupé mit 2 + 2 Sitzen und Heckklappe, in gemäßigter Keilform ebenfalls von Giugiaro gezeichnet, allerdings nicht ebenso rundum überzeugend wie der Golf. Zudem ist der Wagen so niedrig, daß er nicht mit Schiebedach ausgestattet werden kann. Vorgestellt wurde der Scirocco einige Wochen früher als der Golf, nämlich im März 1974 mit dem Serienanlauf des 85 PS Scirocco TS. Im August 1974 begann die Herstellung des 50 und 70 PS-Modells, jedoch wurde bis dahin bereits eine kleinere Zahl von Scirocco TS auch mit dem 75 PS-Superbenzin-Motor des damaligen Passat geliefert. Der Einsatz der Automatic erfolgte im Januar 1975.

Preise	**Golf 50 PS 2 Türen**	**Golf L 50 PS 2 Türen**	**Golf LS 70 PS 2 Türen**	**Golf LS 70 PS 4 Türen**	**Scirocco L 50 PS**	**Scirocco LS 70 PS**	**Scirocco TS 85 PS**
März 1974					DM 10040,–	DM 10385,–	DM 11020,–
Juni 1974	DM 8000,–	DM 8650,–	DM 9370,–	DM 9785,–			
Aug. 1974					DM 11250,–	DM 11635,–	DM 12275,–
Jan. 1975	DM 8275,–	DM 8950,–	DM 9700,–	DM 10130,–	DM 11645,–	DM 12045,–	DM 12715,–
April 1975	DM 8800,–	DM 9585,–	DM 10325,–	DM 10790,–	DM 12225,–	DM 12645,–	DM 13355,–

Preise	**Passat 55 PS Li. 2 Türen**	**Passat L 55 PS Li. 2 Türen**	**Passat L 55 PS Li. 4 Türen**	**Passat TS 85 PS Li. 4 Türen**	**Kombi-Limousine mit Heckklappe**	**Passat Variant 55 PS Ko. 4 Türen**	**Passat Variant LS 75 PS Ko. 4 Türen**
Aug. 1973	DM 8555,–	DM 9055,–	DM 9430,–	DM 10525,–	–	DM 9205,–	DM 10105,–
März 1974	DM 9070,–	DM 9600,–	DM 10000,–	DM 11155,–	–	DM 9760,–	DM 10715,–
Aug. 1974	DM 9615,–	DM 10175,–	DM 10600,–	DM 11825,–	–	DM 10345,–	DM 11355,–
Jan. 1975	DM 9895,–	DM 10530,–	DM 10965,–	DM 12240,–	+ DM 350,–	DM 10650,–	DM 11750,–
April 1975	DM 10190,–	DM 10985,–	DM 11460,–	DM 12665,–	+ DM 370,–	DM 10970,–	DM 12190,–

	VW Golf (L) ab 1974	VW Golf (L)S ab 1974
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	69,5 x 72 mm	76,5 x 80 mm
Hubraum	1093 ccm	1471 ccm
Leistung	50 PS (37 kW) bei 6000 U/min	70 PS (51 kW) bei 5800 U/min
Drehmoment	7,9 mkg bei 3000 U/min	11,4 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1 : 8,0	1 : 8,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 34 PICT-5 mit Startautomatik	
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen	
Kurbelwellenlager	5	
Kühlung	Pumpe (6,5 Liter Wasser)	
Schmierung	Druckumlauf (3 Liter Öl)	
Batterie	12 V 27, 36 oder 63 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 490 oder 770 W	
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,45, II. 2,05, III. 1,35, IV. 0,96	I. 3,45, II. 1,96, III. 1,37, IV. 0,97 Auf Wunsch: Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,55, II. 1,45, III. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,57	3,90, Automatic 3,76
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern	
Hinterradaufhängung	Federbeine, Längslenker, Schraubenfedern, stabilisierender Querträger	
Lenkung	Zahnstange, 3,5 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik Bis April 1975: Trommelbremsen vorn und hinten Auf Wunsch bzw. (ab April 1975) Serie: Scheibenbremsen vorn (239 mm ∅) Auf Wunsch: Servohilfe	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn (239 mm ∅) Trommelbremsen hinten Servohilfe
Allgemeine Daten		
Radstand	2400 mm	2400 mm
Spur	1390/1348 mm	1390/1348 mm
Gesamtmaße	3705 (L 3725) x 1610 x 1410 mm	3705 (LS 3725) x 1610 x 1410 mm
Felgen	Bis April 1975: 4 1/2 J x 13 Auf Wunsch bzw. (ab April 1975) Serie: 5 J x 13	5 J x 13
Reifen	Bis April 1975: 5,95 bzw. 145–13 Auf Wunsch bzw. (ab April 1975) Serie: 155 SR 13	155 SR 13 oder 175/70 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,4/10,7 Meter	10,4/10,7 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 780 kg, 4 Türen 805 kg	Limousine 2 Türen 810 kg, 4 Türen 835 kg Automatic + 25 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1180 kg	1210, Automatic 1230 kg
Höchstgeschwindigkeit	142 km/h	156, Automatic 152 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	17 sec	13, Automatic 14 sec
Verbrauch/100 km	9,5 Liter	10, Automatic 10,5 Liter
Kraftstofftank	45 Liter (vor Hinterachse)	45 Liter (vor Hinterachse)



VW Golf L oder LS
Kombi-Limousine 2 Türen
ab 1974



VW Golf L oder LS
Kombi-Limousine 4 Türen
ab 1974

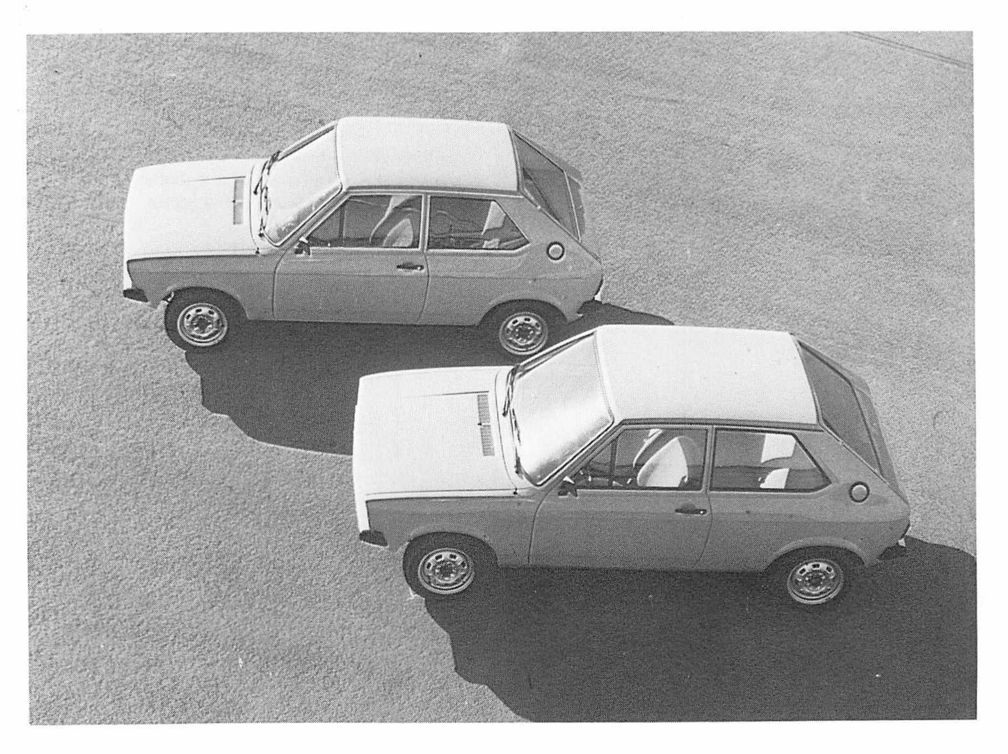
VW Scirocco L oder LS
Kombi-Coupé 2+2 Sitze
ab 1974



	VW Scirocco (L) ab 1974	VW Scirocco S, LS, TS ab 1974	VW Scirocco LS, TS ab 1974
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	69,5 x 72 mm	76,5 x 80 mm	76,5 x 80 mm
Hubraum	1093 ccm	1471 ccm	1471 ccm
Leistung	50 PS (37 kW) bei 6000 U/min	70 PS (51 kW) bei 5800 U/min	85 PS (63 kW) bei 5800 U/min
Drehmoment	7,9 mkg bei 3000 U/min	11,4 mkg bei 3000 U/min	12,3 mkg bei 3200 U/min
Verdichtung	1 : 8,0	1 : 8,2	1 : 9,7
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 34 PICT-5 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 34 PICT-5 mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/35 TDID mit Startautomatik
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (6,5 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3 Liter Öl)		
Batterie	12 V 36 oder 63 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 490 oder 770 W		
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,45 II. 2,05 III. 1,35 IV. 0,96	I. 3,45 II. 1,96 III. 1,37 IV. 0,97 Auf Wunsch: Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,55, II. 1,45, III. 1,00	
Antriebs-Übersetzung	4,57	3,90, Automatic 3,76	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern		
Hinterradaufhängung	Federbeine, Längslenker, Schraubenfedern, stabilisierender Querträger		
Lenkung	Zahnstange, 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (239 mm ∅), Trommelbremsen hinten		
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1390/1358 mm	1390/1358 mm	1390/1358 mm
Gesamtmaße	3855 x 1625 x 1310 mm L: 3885 x 1625 x 1310 mm	S: 3855 x 1625 x 1310 mm LS, TS: 3885 x 1625 x 1310 mm	3885 x 1625 x 1310 mm
Felgen	5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13
Reifen	155 SR 13	155 SR 13	175/70 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,4/10,7 Meter	10,4/10,7 Meter	10,4/10,7 Meter
Wagengewicht	800 kg	830, Automatic 855 kg	830, Automatic 855 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1160 kg	1180 kg	1180 kg
Höchstgeschwindigkeit	144 km/h	164, Automatic 160 km/h	176, Automatic 172 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16,5 sec	11,5, Automatic 13 sec	11, Automatic 12,5 sec
Verbrauch/100 km	9,5 Liter	10, Automatic 10,5 Liter	9,5, Automatic 10 l Super
Kraftstofftank	45 Liter (vor Hinterachse)	45 Liter (vor Hinterachse)	45 Liter (vor Hinterachse)

VW Polo (ab 1975)

Der VW Polo (Werksbezeichnung: Typ 86) ist Parallel- und Standardmodell des Audi 50. Während letzterer einen 1,1 Liter 50 oder 60 PS-Motor besitzt, begnügt sich der VW Polo mit 895 ccm und 40 PS. Er ist der kleinste VW, den es je gab, und es fehlte auf dem Markt schon lange ein „Mini" von VW. Der jahrzehntelang so erfolgreiche Käfer freilich ließ solche Gedanken unrealistisch erscheinen, denn jedes Kompaktmodell hätte zwar kleiner, aber nicht billiger und wirtschaftlicher sein können. Erst jetzt, seit der Käfer auf dem deutschen Markt seine beherrschende Stellung verliert, hat es Sinn, im Zuge einer völlig neuen Modellgeneration einen so kleinen VW wie den Polo anzubieten. Die Nullserie lief im Januar 1975 an, die offizielle Vorstellung erfolgte mit Beginn der Großserie im März 1975. Preise: Polo 8000 DM, Polo L 8500 DM.



VW Polo L
Kombi-Limousine 2 Türen
ab 1975

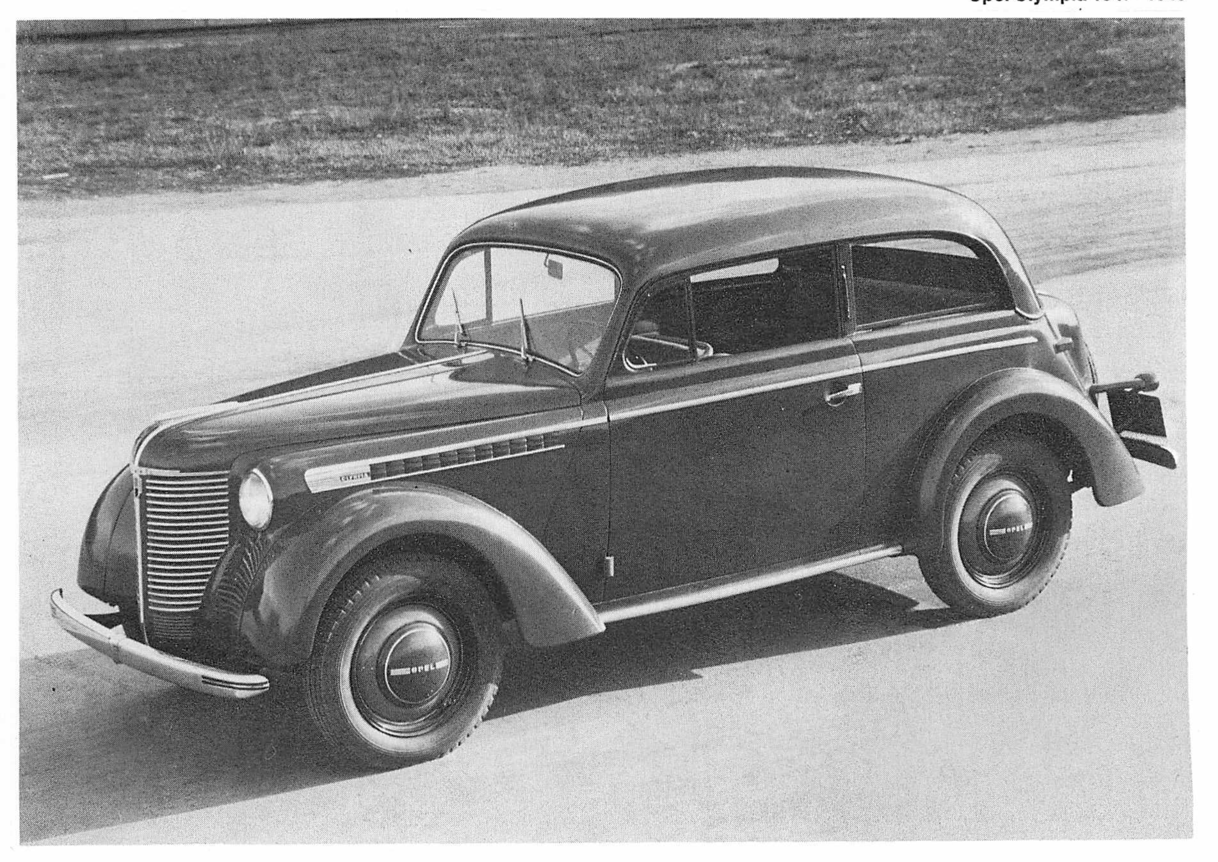
VW Polo
Kombi-Limousine 2 Türen
ab 1975

	VW Polo (L) **ab 1975**
Motor	
Zylinderzahl	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	69,5 x 59 mm
Hubraum	895 ccm
Leistung	40 PS (29 kW) bei 5900 U/min
Drehmoment	6,2 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1 : 8,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex PICT-5 (mit Choke)
Ventile	Hängend, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen
Kurbelwellenlager	5
Kühlung	Pumpe (6,2 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3 Liter Öl)
Batterie	12 V 27 oder 36 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 35 A (= 490 W)
Anlasser	
Kraftübertragung	Frontantrieb
	Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang
Synchronisierung	I – IV
Übersetzungen	I. 3,454, II. 2,050, III. 1,347, IV. 0,963
Antriebs-Übersetzung	4,571
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Federbeine, Längslenker, Schraubenfedern, stabilisierender Querträger
Lenkung	Zahnstange (19,45 : 1), 3,7 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik
	Trommelbremsen vorn und hinten
	Auf Wunsch (jedoch nur mit 13"-Rädern): Scheibenbremsen vorn
	Auf Wunsch: Servohilfe
Allgemeine Daten	
Radstand	2335 mm
Spur	1300/1308 mm
Gesamtmaße	3500 (L 3526) x 1560 x 1360 mm
Felgen	Vierloch 4 x 12 2 H oder Vierloch 4 1/2 J x 13
Reifen	5,50 – 12 oder 135 SR 13
Wendekreis links/rechts	9,9/10,0 Meter
Wagengewicht	700 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1100 kg
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Beschleunigung 0 – 100 km/h	22 sec
Verbrauch/100 km	8,5 Liter
Kraftstofftank	36 Liter (vor Hinterachse)

Opel

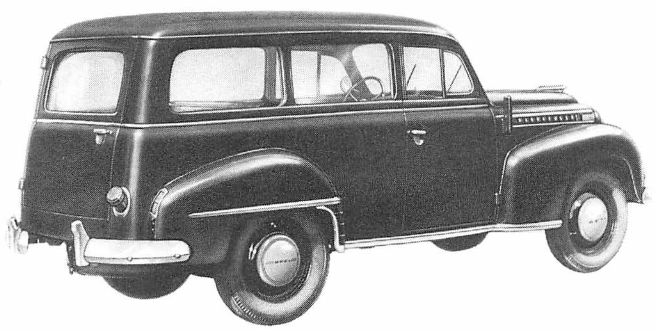
Die Adam Opel AG., gegründet 1862, war vor dem zweiten Weltkrieg die größte Automobilfabrik im Deutschen Reich. Seit 1929 gehört sie zur amerikanischen General Motors Corporation. Während das Stammwerk in Rüsselsheim durch Kriegseinwirkungen und nachfolgende Demontage zwar sehr gelitten hatte, aber dennoch die baldige Wiederaufnahme einer zunächst bescheidenen Produktion ermöglichte, war das hochmoderne, erst 1936 in Betrieb genommene Lastwagenwerk in Brandenburg total verloren gegangen. Die rasch anwachsende Produktion, verbunden mit dem zügigen Ausbau der Werksanlagen in Rüsselsheim, ließ bald die dort gesetzten Grenzen erkennbar werden. So verzeichnet Opel als das wichtigste Ereignis seiner bisherigen Nachkriegsgeschichte die Errichtung der völlig neuen Fabrik in Bochum, wo 1962 die Herstellung des Kadett begann. Gebaut wurden bei Opel in der Zeit von 1897 bis 1945 rund 1,1 Millionen und von 1946 bis April 1975 stattliche 11,6 Millionen Automobile, von denen bisher allein 5 Millionen aus Bochum kamen. Opel beschäftigt derzeit in den verschiedenen Werken etwa 50000 Mitarbeiter. Als Generaldirektoren fungierten seit dem Kriege: Edward W. Zdunek † (1948–1961), Nelson J. Stork (1961–1966), Leonard Ralph Mason † (1966–1970), Alexander J. Cunningham (1970–1974), John P. McCormack (seit 1974). Chefingenieure: Dr.-Ing. e. h. Karl Stief † (1934–1959), Dipl.-Ing. Werner K. Strobel (stellvertretend, 1953–1969), H. Mersheimer (1959–1966), H. J. Premo (1966–1967), Charles G. Chapman (seit 1967).

Opel Olympia 1947–1949



Opel Olympia
Limousine 1950

Opel Olympia
Cabriolet-Limousine 1950



Opel Olympia Kombi
(Karosserie Miesen)
1950–1952

Opel Olympia (1947–1952)

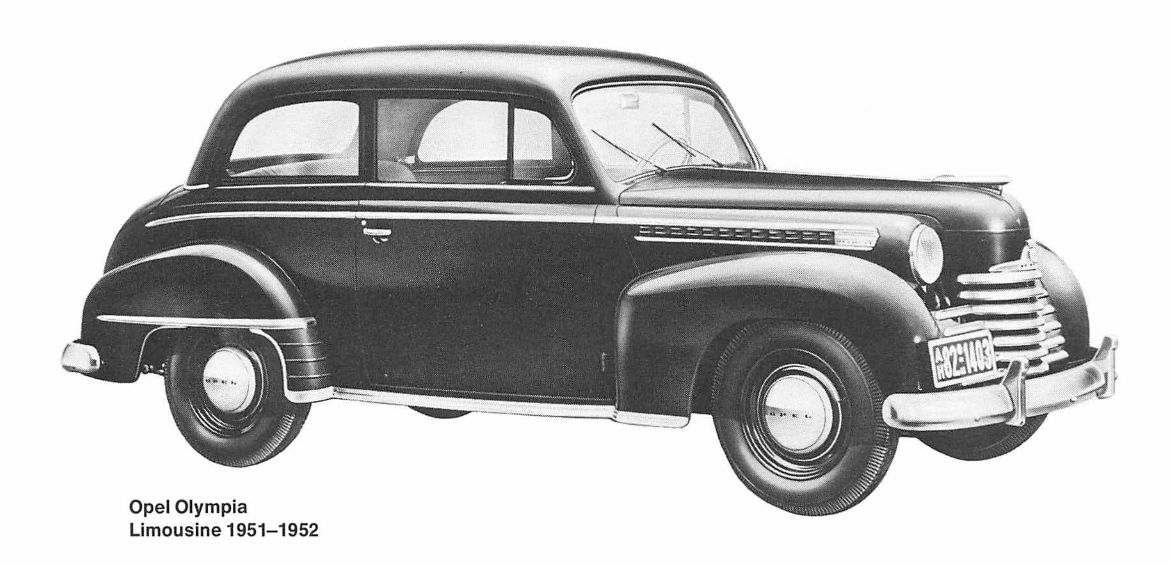
Das erste Nachkriegsmodell dieses Typs entsprach, von anderer Vorderradaufhängung abgesehen, dem bereits von 1938 bis 1940 in einer Auflage von 86212 Stück gebauten Opel Olympia. Von November 1947 bis Dezember 1949 wurden 25952 Wagen ausgeliefert. Limousine 2 Türen DM 6785,–.

Januar 1950: Modernisierte Karosserie, auffallend schmales Heckfenster. Bis Februar 1951 wurden 45575 Limousinen sowie 5819 Kasten- und Kombiwagen dieser Serie gebaut.

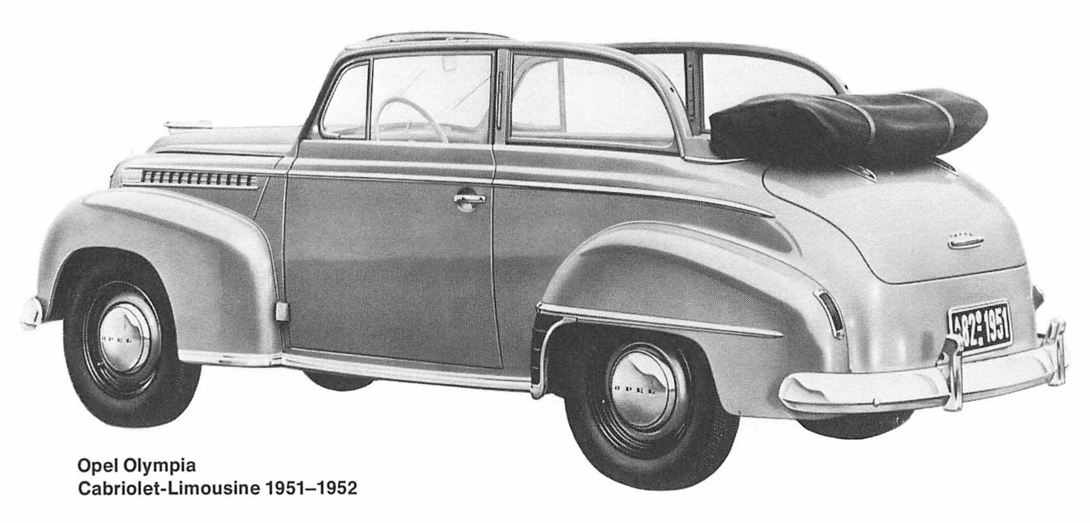
Februar 1951: Glattes Heck (Reserverad im Kofferraum, Kofferraum von außen zugänglich, großes und leicht gewölbtes Heckfenster). Bis März 1953 wurden 87319 Limousinen sowie 22390 Kasten- und Kombiwagen dieser Serie gebaut.

Preise 1950–1952:

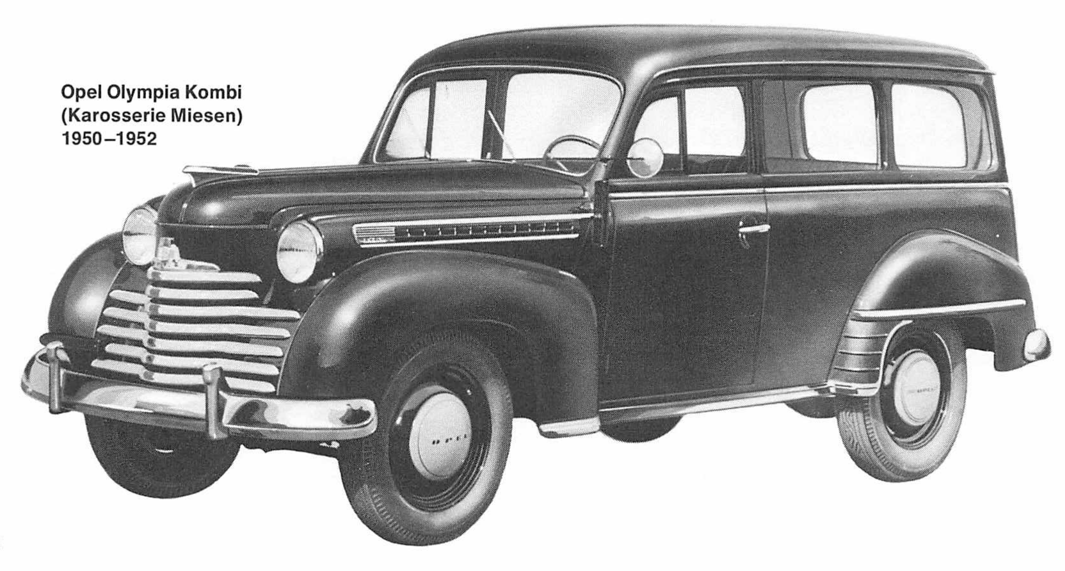
Limousine 2 Türen	DM 6400,–
Cabriolet-Limousine 2 Türen	DM 6600,–
Kombi 2 Türen (Karosserie Miesen oder Autenrieth)	DM 7350,–



Opel Olympia
Limousine 1951–1952



Opel Olympia
Cabriolet-Limousine 1951–1952



Opel Olympia Kombi
(Karosserie Miesen)
1950–1952

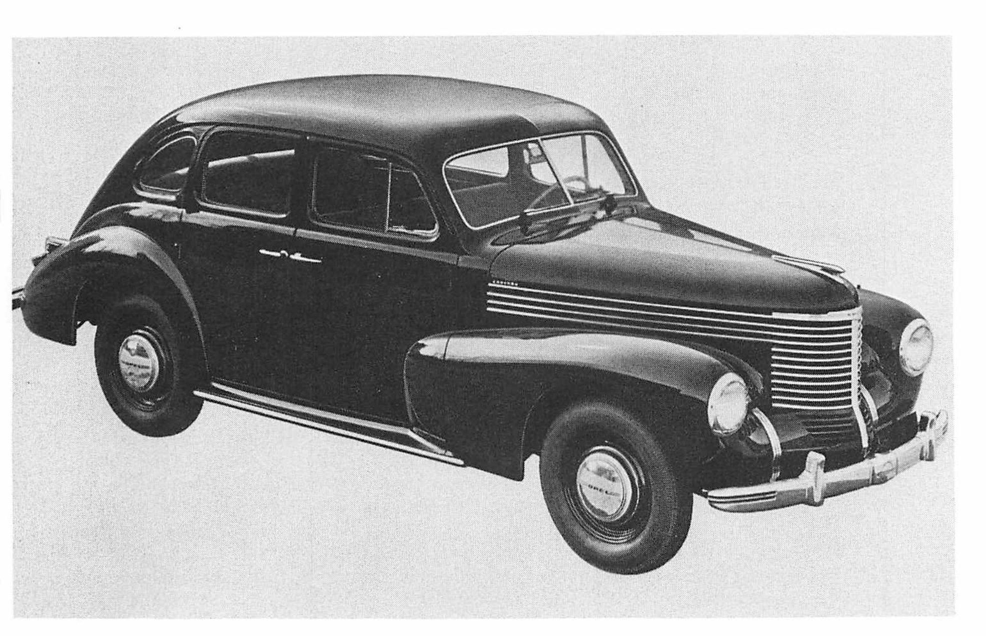
	Opel Olympia 1947–1949	Opel Olympia 1950	Opel Olympia 1951–1952
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	80 x 74 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm
Hubraum	1488 ccm	1488 ccm	1488 ccm
Leistung	37 PS bei 3500 U/min	37 PS bei 3500 U/min	39 PS bei 3700 U/min
Drehmoment	9,0 mkg bei 2000 U/min	9,0 mkg bei 2000 U/min	9,0 mkg bei 2000 U/min
Verdichtung	1:6,15	1:6,15	1:6,15
Vergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
	Opel (Lizenz Carter)	Opel (Lizenz Carter)	Opel (Lizenz Carter)
Ventile	Hängend	Hängend	Hängend
	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
Kurbelwellenlager	4	4	4
Kühlung	Pumpe (8,8 l Wasser)	Pumpe (8,8 l Wasser)	Pumpe (8,8 l Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3,25 l Öl)
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	130 W	130 W	130 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Getriebe	4 Gang	3 Gang	3 Gang
Synchronisierung	III–IV	II–III	II–III
Übersetzungen	I. 3,91	I. 3,584	I. 3,584
	II. 2,47	II. 1,675	II. 1,675
	III. 1,49	III. 1,000	III. 1,000
	IV 1,00		
Antriebs-Übersetzung	4,556	4,556	4,30. Kombi: 4,556
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Hinterradaufhängung	starr, Halbfedern	starr, Halbfedern	starr, Halbfedern
			Ab April 1952: Stabilisator
Lenkung	Schnecke (17,8:1)	Schnecke (17,8:1)	Schnecke (17,3:1)
	4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
	Trommel-∅ 230 mm	Trommel-∅ 230 mm	Trommel-∅ 230 mm
	Bremsfläche 578 cm^2	Bremsfläche 578 cm^2	Bremsfläche 578 cm^2
		Kombi: Bremsfläche 655 cm^2	Kombi: Bremsfläche 655 cm^2
Allgemeine Daten			
Radstand	2395 mm	2395 mm	2395 mm
Spur	1191/1250 mm	1192/1250 mm	1203/1262 mm
Gesamtmaße	4020 x 1500 x 1580 mm	4050 x 1564 x 1580 mm	4050 x 1564 x 1580 mm
		Kombi: 4040 x 1564 x 1620 mm	Kombi: 4040 x 1564 x 1620 mm
Felgen	3,25 D x 16	3,25 D x 16	4 J x 15
		Kombi hinten: 3,50 D x 16	Kombi hinten: 3,50 D x 16
Reifen	5,00 oder 5,25–16	5,00–16	5,60–15
		Kombi hinten: 5,50–16	Kombi hinten: 5,50–16
Wendekreis	11 Meter	11 Meter	11 Meter
Wagengewicht	910 kg	910 kg	920 kg
		Kombi: 1040 kg	Kombi: 1040 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1280 kg	1260 kg	1270 kg
		Kombi: 1570 kg	Kombi: 1570 kg
Höchstgeschwindigkeit	112 km/h	112 km/h	112 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	43 sec	43 sec	43 sec
Verbrauch	10 Liter	10 Liter	10 Liter
Kraftstofftank	35 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)

Opel Kapitän (1948–1950)

Entsprach, von kleinen Einzelheiten abgesehen, dem bereits 1939 in einer Auflage von 25374 Stück gebauten Opel Kapitän. Von Oktober 1948 (mit Lenkradschaltung ab Mai 1950) bis Februar 1951 wurden 30431 Wagen des Nachkriegsmodells ausgeliefert. Preis: Limousine 4 Türen DM 9950,–.

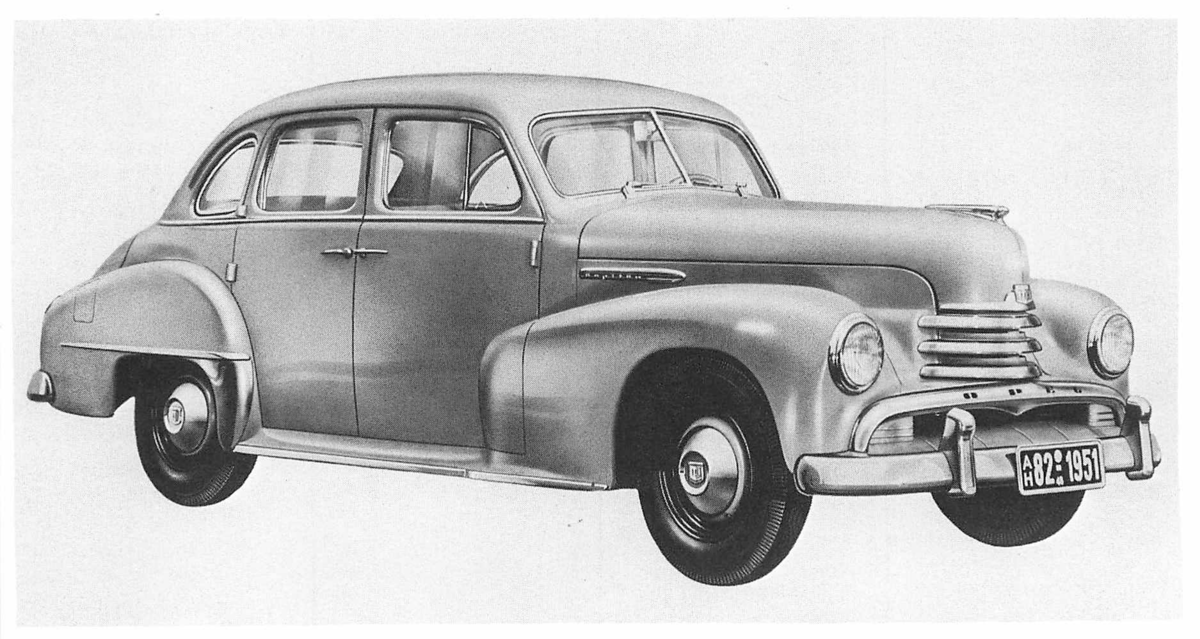
Opel Kapitän (1951–1953)

Modernisierte Karosserie im Stil des Chevrolet Modell 1947/48. Von März 1951 bis Juli 1953 wurden 48562 Wagen gebaut. Preis: Limousine 4 Türen DM 9600,– bzw. (ab 1952) DM 9850,–.



Opel Kapitän 1948–1950

Opel Kapitän 1951–1953



Opel Kapitän
1954–1955



Opel Kapitän
1955–1957



Opel Kapitän (1954–1955)

Völlig neue Karosserie in Pontonform. Ab November 1953 bis Juli 1955 wurden 61543 Wagen gebaut. Der Opel Kapitän lag damals nach VW und Opel Olympia an dritter Stelle der westdeutschen Produktionsstatistik. Die Straßenlage des Wagens war flau, weil Opel zu jener Zeit einer weichen Federungsabstimmung den Vorzug gab. Preis: Limousine 4 Türen DM 9660,– bzw. (ab 1955) DM 9150,–.

Opel Kapitän (1955–1957)

Karosserie wie Vormodell, jedoch anderes Kühlergitter und gestrafftere Linienführung. Preisgünstigster und wirtschaftlichster Großwagen auf dem deutschen Markt. Nicht sportlich, aber sehr komfortabel. Kultivierter Motor. Hohe Lebensdauer. Von September 1955 bis Februar 1958 wurden 92555 Wagen gebaut.

Preise:	1955/56	1957
„Kapitän“ Limousine 4 Türen	DM 9510,–	DM 9350,–
„Kapitän L“ Limousine 4 Türen	–	DM 10250,–
Overdrive		+ DM 650,–

	Opel Kaptiän 1948–1950	Opel Kapitän 1951–1953	Opel Kapitän 1954–1955
Motor			
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	80 x 82 mm	80 x 82 mm	80 x 82 mm
Hubraum	2473 ccm	2473 ccm	2473 ccm
Leistung	55 PS bei 3500 U/min	58 PS bei 3700 U/min	68 PS bei 3700 U/min
			Ab Oktober 1954:
			71 PS bei 3700 U/min
Drehmoment	14,5 mkg bei 1600 U/min	14,7 mkg bei 1600 U/min	16,8 mkg bei 1700 U/min
			Ab Oktober 1954:
			17,3 mkg bei 1700 U/min
Verdichtung	1:6,0	1:6,25	1:7,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
	Opel (Lizenz Carter)	Opel (Lizenz Carter)	Opel (Lizenz Carter)
Ventile	Hängend	Hängend	Hängend
	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
Kurbelwellenlager	4	4	4
Kühlung	Pumpe (11 l Wasser)	Pumpe (11 l Wasser)	Pumpe (11 l Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (4 l Öl)	Druckumlauf (4 l Öl)	Druckumlauf (4 l Öl)
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	130 W	130 W	130 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
	Ab Mai 1950:		
	Lenkradschaltung		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Getriebe	3 Gang	3 Gang	3 Gang
Synchronisierung	II–III	II–III	II–III
Übersetzungen	I. 2,94	I. 2,94	I. 2,896
	II. 1,66	II. 1,66	II. 1,661
	III. 1,00	III. 1,00	III. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,30	4,30	3,90
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Hinterradaufhängung	starr, 7 Blatt-Halbfedern	starr, 7 Blatt-Halbfedern	starr, 5 Blatt-Halbfedern
			Stabilisator
Lenkung	Schnecke (20,1:1)	Schnecke (20,4:1)	Schnecke (21,1:1)
	4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
	Trommel-Ø 230 mm	Trommel-Ø 230 mm	Trommel-Ø 230 mm
	Bremsfläche 732 cm²	Bremsfläche 732 cm²	Bremsfläche 768 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	2695 mm	2695 mm	2750 mm
Spur	1348/1326 mm	1348/1326 mm	1341/1372 mm
Gesamtmaße	4620 x 1660 x 1640 mm	4715 x 1720 x 1625 mm	4710 x 1760 x 1600 mm
Felgen	3,50 D x 16	4,50 K x 15	4,50 K x 13
Reifen	5,50–16	6,40–15	6,40–13
Wendekreis	10,8 Meter	11 Meter	11,5 Meter
Wagengewicht	1230 kg	1240 kg	1250 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1630 kg	1640 kg	1650 kg
Höchstgeschwindigkeit	126 km/h	130 km/h	138 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	29 sec	24 sec	23 sec
Verbrauch	13 Liter	12 Liter	12 Liter
Kraftstofftank	50 Liter (im Heck)	50 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Opel Kapitän (L) 1955–1957	Opel Kapitän (L) 1958–1959	Opel Kapitän (L) 1959–1963	Opel Kapitän (L) mit Hydra-Matic 1961–1963
6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
80 x 82 mm	80 x 82 mm	85 x 76,5 mm	85 x 76,5 mm
2473 ccm	2473 ccm	2605 ccm bzw. (nach deutscher Steuerformel) 2586 ccm	2605 ccm bzw. (nach deutscher Steuerformel) 2586 ccm
75 PS bei 3900 U/min	80 PS bei 4100 U/min	90 PS bei 4100 U/min	90 PS bei 4100 U/min
17,3 mkg bei 1700 U/min	17,6 mkg bei 1900 U/min	19,0 mkg bei 1900 U/min	19,5 mkg bei 1900 U/min
1 : 7,1	1 : 7,5	1 : 7,8	1 : 8,2
1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
Opel (Lizenz Carter)	Opel (Lizenz Carter)	Opel (Liz. Carter) 36 Ø	Opel (Liz. Carter) 36 Ø
Hängend	Hängend	Hängend	Hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
4	4	4	4
Pumpe (11 l Wasser)	Pumpe (11 l Wasser)	Pumpe (11 l Wasser)	Pumpe (11 l Wasser)
Druckumlauf (4 l Öl)	Druckumlauf (4 l Öl)	Druckumlauf (4 l Öl)	Druckumlauf (4 l Öl)
6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)
160 W	160 W	200 W	200 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Wählhebel unter Lenkrad
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Hydraul. Wandler +
Bis Juli 1956 Ab Aug. 1956			
3 Gang 3 Gang	3 Gang	3 Gang	3 Gang-Planetengetriebe
II–III I–III	I–III	I–III	I–III
I. 2,896 I. 2,865	I. 2,865	I. 2,865	I. 3,03 bis 3,64
II. 1,661 II. 1,635	II. 1,635	II. 1,635	II. 1,57
III. 1,000 III. 1,00	III. 1,000	III. 1,000	III. 1,00
Ab Mai 1957 auf Wunsch:	Auf Wunsch:	Bis Nov. 1960 auf Wunsch:	
Halbautomatischer Overdrive	Halbautomatischer Overdrive	Halbautomatischer Overdrive	
(Übersetzung 0,7)	(Übersetzung 0,7)	(Übersetzung 0,7)	
3,90	3,90, Overdrive 4,22	3,90, Overdrive 4,22	3,90
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
starr, 5 Blatt-Halbfedern	starr, 4 Blatt-Halbfedern	starr, 4 Blatt-Halbfedern	starr, 4 Blatt-Halbfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Kugelumlauf (18,65 : 1)	Kugelumlauf (18,52 : 1)	Kugelumlauf (18,52 : 1)	Kugelumlauf (18,52 : 1)
4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen	4 Lenkraddrehungen
		Ab Juli 1962 auf Wunsch:	Ab Juli 1962 auf Wunsch:
		Servohilfe	Servohilfe
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-Ø 230 mm	Trommel-Ø 230 mm	Trommel-Ø 255 mm	Trommel-Ø 255 mm
Bremsfläche 768 cm^2	Bremsfläche 832 cm^2	Bremsfläche 960 cm^2	Bremsfläche 960 cm^2
2750 mm	3800 mm	2800 mm	2800 mm
1372/1372 mm	1376/1372 mm	1378/1374 mm	1378/1374 mm
4735 x 1760 x 1560 mm	4764 x 1785 x 1500 mm	4831 x 1812 x 1512 mm	4831 x 1812 x 1512 mm
5 K x 13	5 K x 13	5 JK x 14	5 JK x 14
6,40–13	6,70–13	7,00 S 14	7,00 S 14
11,5 Meter	11,8 Meter	11,8 Meter	11,8 Meter
1300 kg	1310 kg	1340 kg	1380 kg
1650 kg	1820 kg	1820 kg	1820 kg
140 km/h	144 km/h	150 km/h	150 km/h
20 sec	20 sec	16 sec	17 sec
11,5 Liter	12 Liter Super	12 Liter Super	13 Liter Super
45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)

Opel Kapitän (1958–1959)

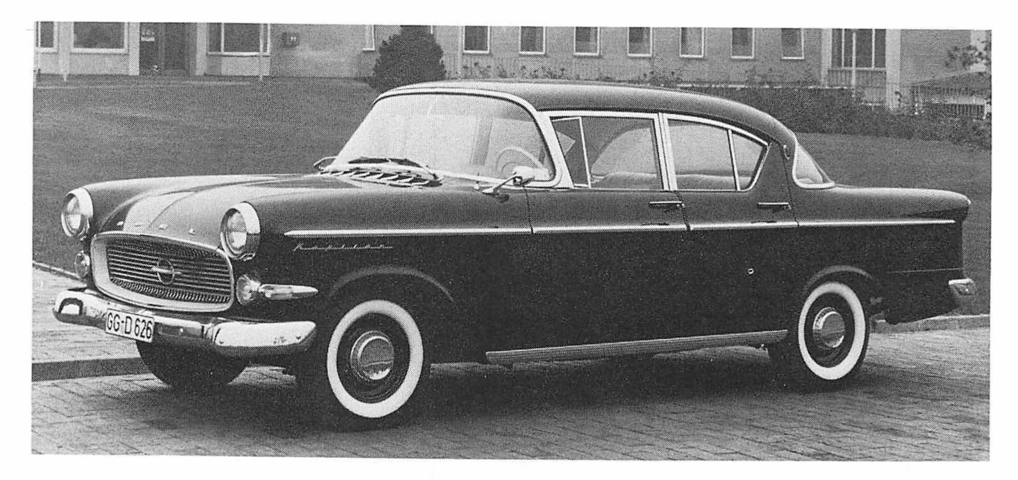
Werksbezeichnung: Kapitän P. Neue Karosserie mit Panoramascheiben. Sah sehr elegant und attraktiv aus, doch wurden Einstieg und Sitzverhältnisse hinten viel bemängelt. Deshalb vorzeitige Ablösung dieses Modells nach nur 1 Jahr. Immerhin wurden von Juni 1958 bis Juni 1959 insgesamt 34842 Wagen gebaut.

Preise:	
„Kapitän" Limousine 4 Türen	DM 10250,–
„Kapitän L" Limousine 4 Türen	DM 11000,–
Overdrive	+ DM 650,–

Opel Kapitän (1959–1963)

Werksbezeichnung: Kapitän P-LV. Größere Karosserie und größerer Motor. Ab August 1959 bis Dezember 1963 wurden 145618 Wagen gebaut.

Preise:	Bis Mai 1962	Ab Juni 1962
„Kapitän" Limousine 4 Türen	DM 9975,–	DM 10095,–
„Kapitän L" Limousine 4 Türen	DM 10675,–	DM 10865,–
Overdrive	+ DM 650,–	(lieferbar bis November 1960)
Hydra-Matic	+ DM 1295,–	(lieferbar ab Dezember 1960)
Servolenkung	+ DM 395,–	(lieferbar ab Juli 1962)



Opel Kapitän 1958–1959



Opel Kapitän 1959–1963

	Opel Olympia Rekord Opel Caravan 1953–1955	Opel Olympia Rekord Opel Caravan 1956	Opel Olympia Rekord Opel Caravan 1957
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	80 x 74 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm
Hubraum	1488 ccm	1488 ccm	1488 ccm
Leistung	40 PS bei 3800 U/min	45 PS bei 3900 U/min	45 PS bei 3900 U/min
	1955: 40 PS bei 3600 U/min		
Drehmoment	9,6 mkg bei 1900 U/min	10 mkg bei 2300 U/min	10 mkg bei 2300 U/min
	1955: 10 mkg bei 2300 U/min		
Verdichtung	1:6,3. 1955: 1:6,5	1:6,9	1:6,9
Vergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
	Opel (Lizenz Carter) 30∅	Opel (Lizenz Carter) 30∅	Opel (Lizenz Carter) 30 ∅
Ventile	Hängend	Hängend	Hängend
	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
Kurbelwellenlager	4	4	4
Kühlung	Pumpe (7,5 l Wasser)	Pumpe (8,3 l Wasser)	Pumpe (8,3 l Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3,25 l Öl)
Batterie	6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	130 W	160 W	160 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Getriebe	3 Gang	3 Gang	3 Gang
Synchronisierung	II–III	II–III	II–III
Übersetzungen	I. 3,57	I. 3,57	I. 3,235
	II. 1,68	II. 1,68	II. 1,681
	III. 1,00	III. 1,00	III. 1,000
Antriebs-Übersetzung	3,90. Caravan 4,22	3,90. Caravan 4,22	3,90. Caravan 4,22
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Hinterradaufhängung	starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern
	Caravan: 5 Blatt-Halbfedern	Caravan: 5 Blatt-Halbfedern	Caravan: 5 Blatt-Halbfedern
Lenkung	Schnecke (15,8:1)	Kugelumlauf (14,3:1)	Kugelumlauf (14,3:1)
	3,75 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm
	Bremsfläche 704 cm²	Bremsfläche 704 cm²	Bremsfläche 704 cm²
	Caravan:	Caravan:	Caravan:
	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm
	Bremsfläche 823 cm²	Bremsfläche 823 cm²	Bremsfläche 823 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	2487 mm	2487 mm	2487 mm
Spur	1200/1268 mm	1200/1268 mm	1200/1268 mm
	Caravan: 1205/1268 mm	Caravan: 1205/1268 mm	Caravan: 1205/1268 mm
Gesamtmaße	4240 x 1625 x 1550 mm	4210 x 1625 x 1550 mm	4245 x 1525 x 1530 mm
	Caravan:	Caravan:	Caravan:
	4260 x 1625 x 1595 mm	4230 x 1625 x 1595 mm	4280 x 1625 x 1595 mm
Felgen	4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13
	Caravan: 4½ K x 13	Caravan: 4½ K x 13	Caravan: 4½ K x 13
Reifen	5,60–13	5,60–13	5,60–13
	Caravan: 6,40–13	Caravan: 6,40–13	Caravan: 6,40–13
Wendekreis	11 Meter	11 Meter	11 Meter
	Caravan: 11,5 Meter	Caravan: 11,5 Meter	Caravan: 11,5 Meter
Wagengewicht	920, Caravan 1000 kg	920, Caravan 1000 kg	930, Caravan 1000 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1235, Caravan 1530 kg	1235, Caravan 1530 kg	1235, Caravan 1530 kg
Höchstgeschwindigkeit	120, Caravan 118 km/h	120, Caravan 118 km/h	122, Caravan 118 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	35, Caravan 40 sec	30, Caravan 35 sec	26, Caravan 30 sec
Verbrauch	10, Caravan 10,5 Liter	10, Caravan 10,5 Liter	9,5, Caravan 10,5 Liter
Kraftstofftank	31 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)

Opel Olympia Rekord (1953–1954)

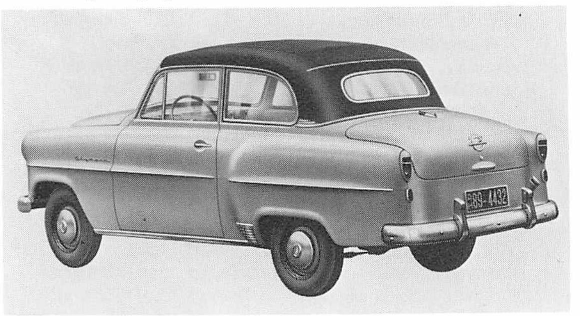
Völlig neue Karosserie in Pontonform. Gesamte Mechanik wesentlich weiterentwickelt. Von Anfang an gute Verarbeitung. Wirtschaftlicher, in jeder Hinsicht unproblematischer Wagen. Serienanlauf der Limousine März 1953, des Caravan September 1953, der Cabriolet-Limousine März 1954. Gebaut wurden bis Juli 1954 insgesamt 113966 Limousinen und Cabriolet-Limousinen, 15804 Caravan und 6258 Kastenlieferwagen. Preise:

„Olympia Rekord“ Limousine 2 Türen	DM 6410,–
„Olympia Rekord“ Cabriolet-Limousine 2 Türen	DM 6710,–
„Caravan“ Kombi 2 Türen	DM 6710,–



Opel Olympia Rekord Limousine 1953–1954

Opel Olympia Rekord Cabriolet-Limousine 1954



Opel Caravan 1953–1954



Opel Olympia Rekord 1955



Opel Olympia Rekord 1956





Opel
Olympia Rekord
1957

Opel Olympia Rekord (1955)

Gleiche Karosserie, jedoch größeres Heckfenster, anderes Kühlergitter, Blinkerschalter mit automatischer Rückstellung. Zusätzlich Modell „Olmypia": Limousine mit einfacher Ausstattung. Von August 1954 bis Juli 1955 wurden 103484 Limousinen und Cabriolet-Limousinen, 21892 Caravan sowie 6210 Kastenlieferwagen gebaut. Preise:

„Olympia" Limousine 2 Türen	DM 5850,–
„Olympia Rekord" Limousine 2 Türen	DM 6410,–
„Olympia Rekord" Cabriolet-Limousine 2 Türen	DM 6710,–
„Caravan" Kombi 2 Türen	DM 6710,–

Opel Olympia Rekord (1956)

Gleiche Karosserie, jedoch wieder anderes Kühlergitter, Stoßfänger ohne Hörner, Zünd-Anlaß-Schalter. Von August 1955 bis Juli 1956 wurden 113416 Limousinen und Cabriolet-Limousinen, 25833 Caravan sowie 5338 Kastenlieferwagen gebaut. Preise:

„Olympia" Limousine 2 Türen	DM 5410,–
„Olympia Rekord" Limousine 2 Türen	DM 6150,–
„Olympia Rekord" Cabriolet-Limousine 2 Türen	DM 6560,–
„Caravan" Kombi 2 Türen	DM 6460,–

Opel Olympia Rekord (1957)

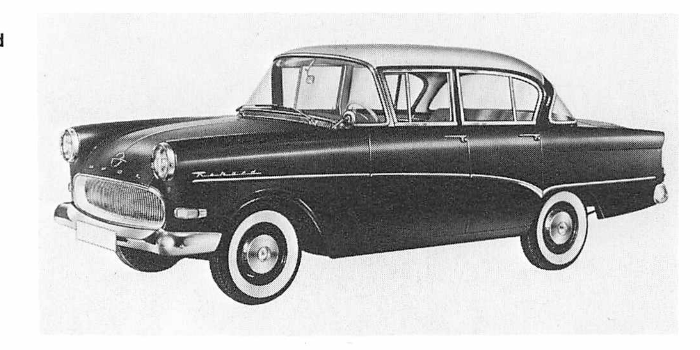
Stilistisch und technisch vorbildlich ausgereifte Endausführung dieser Modellreihe. Gleiche Karosserie, jedoch wieder anderes Kühlergitter, flacheres Dach, schmale Zierleisten an Gürtellinie. Keine Cabriolet-Limousine mehr. Von August 1956 bis Juli 1957 wurden 133442 Limousinen, 28663 Caravan und 7616 Kastenlieferwagen gebaut. Preise:

„Olympia" Limousine 2 Türen	DM 5510,–
„Olympia Rekord" Limousine 2 Türen	DM 6260,–
„Caravan" Kombi 2 Türen	DM 6560,–

Opel
Olympia Rekord
Limousine
2 Türen
1958–1960



Opel
Olympia Rekord
Limousine
4 Türen
1959–1960

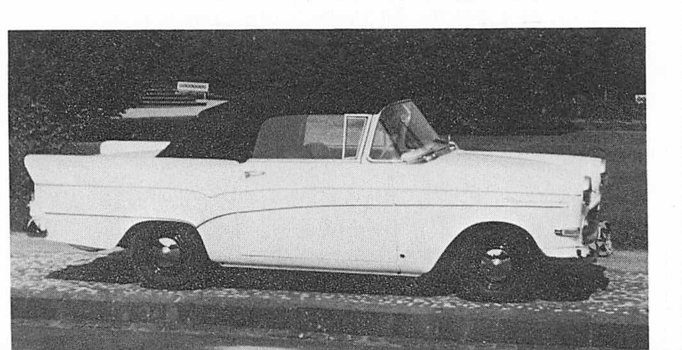




Opel Caravan
1958–1960



Opel
Olympia Rekord
Coupé 2 Sitze
(Sonderkarosserie
Autenrieth)
1959–1960



Opel
Olympia Rekord
Cabriolet 2 Sitze
(Sonderkarosserie
Autenrieth
1959–1960

Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Schaltung
Kupplung

Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur

Gesamtmaße

Felgen

Reifen

Wendekreis

Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Opel Olympia Rekord Opel Caravan 1958–1959	Opel Olympia Rekord Opel Caravan 1959–1960	Opel Olympia Rekord 1700 Opel Caravan 1700 1959–1960	Opel 1200 1959–1962
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
80 x 74 mm	80 x 74 mm	85 x 74 mm	72 x 74 mm
1488 ccm	1488 ccm	1680 ccm	1196 ccm
45 PS bei 3900 U/min	50 PS bei 4000 U/min	55 PS bei 4000 U/min	40 PS bei 4400 U/min
10 mkg bei 2300 U/min	10,8 mkg bei 2100 U/min	12,2 mkg bei 2100 U/min	8,4 mkg bei 2500 U/min
1 : 6,9	1 : 7,25	1 : 7,25	1 : 7,5
1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
Opel (Lizenz Carter) 30 ∅	Opel (Lizenz Carter) 30 ∅	Opel (Lizenz Carter) 30 ∅	Opel (Lizenz Carter) 30 ∅
Hängend	Hängend	Hängend	Hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
4	4	4	4
Pumpe (8 l Wasser)	Pumpe (8 l Wasser)	Pumpe (8 l Wasser)	Pumpe (8 l Wasser)
Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3,25 l Öl)	Druckumlauf (3 l Öl)
6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)
160 W	200 W	200 W	200 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Auf Wunsch: Olymat	Auf Wunsch: Olymat	Auf Wunsch: Olymat	Auf Wunsch: Olymat
3 Gang	3 Gang	3 Gang	3 Gang
I–III	I–III	I–III	I–III
I. 3,235	I. 3,235	I. 3,235	I. 3,235
II. 1,681	II. 1,681	II. 1,681	II. 1,681
III. 1,000	III. 1,000	III. 1,000	III. 1,000
3,90. Caravan 4,22	3,90. Caravan 4,22	3,90. Caravan 4,22	4,22
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern
Caravan: 4 Blatt-Halbfedern	Caravan: 4 Blatt-Halbfedern	Caravan: 4 Blatt-Halbfedern	
Kugelumlauf (14,86 : 1)	Kugelumlauf (14,86 : 1)	Kugelumlauf (14,86 : 1)	Kugelumlauf (14,86 : 1)
2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm
Bremsfläche 704 cm²	Bremsfläche 704 cm²	Bremsfläche 704 cm²	Bremsfläche 704 cm²
Caravan:	Caravan:	Caravan:	
Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm	
Bremsfläche 823 cm²	Bremsfläche 823 cm²	Bremsfläche 823 cm²	
2541 mm	2541 mm	2541 mm	2541 mm
1260/1270 mm	1260/1270 mm	1260/1270 mm	1260/1270 mm
Caravan: 1271/1274 mm	Caravan: 1271/1274 mm	Caravan: 1271/1274 mm	
4433 x 1616 x 1490 mm	4433 x 1616 x 1490 mm	4433 x 1616 x 1490 mm	4433 x 1616 x 1490 mm
Caravan:	Caravan:	Caravan:	
4433 x 1616 x 1580 mm	4433 x 1616 x 1580 mm	4433 x 1616 x 1580 mm	
4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13
Caravan: 4½ K x 13	Caravan: 4½ K x 13	Caravan: 4½ K x 13	
5,60–13	5,90–13	5,90–13	5,60–13
Caravan: 6,40–13	Caravan: 6,40–13	Caravan: 6,40–13	Auf Wunsch: 5,90–13
11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter
Caravan: 12,5 Meter	Caravan: 12,5 Meter	Caravan: 12,5 Meter	
Limousine 2 Türen: 910 kg	Limousine 2 Türen: 920 kg	Limousine 2 Türen: 920 kg	Limousine 2 Türen: 910 kg
	Limousine 4 Türen: 950 kg	Limousine 4 Türen: 950 kg	
Caravan: 1000 kg	Caravan: 1000 kg	Caravan: 1000 kg	
Limousine 2 Türen: 1250 kg	Limousine 2 Türen: 1325 kg	Limousine 2 Türen: 1325 kg	Reifen 5,60–13: 1250 kg
	Limousine 4 Türen: 1340 kg	Limousine 4 Türen: 1340 kg	Reifen 5,90–13: 1325 kg
Caravan: 1535 kg	Caravan: 1535 kg	Caravan: 1535 kg	
128, Caravan 125 km/h	128, Caravan 125 km/h	132, Caravan 130 km/h	119 km/h
24, Caravan 27 sec	24, Caravan 27 sec	20, Caravan 22 sec	33 sec
9,5, Caravan 10,5 Liter	9,5, Caravan 10,5 Liter	9,5, Caravan 10,5 Liter	9 Liter
40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)



Opel Olympia
1958–1959

Opel 1200
1959–1962



Opel Olympia Rekord (1958–1960)

Werksbezeichnung: Rekord P. Neue Karosserie im amerikanischen Traumwagen-Stil mit Panoramascheiben, mehr Raum und feststehenden Türgriffen. Gesamte Mechanik weiterentwickelt. Ab September 1958 als Sonderausstattung automatisch betätigte Kupplung „Olymat" lieferbar. Von August 1957 bis Juli 1959 wurden insgesamt 384692 Limousinen, 109282 Caravan sowie 15136 Kastenlieferwagen gebaut. Preise:

„Olympia" Limousine 2 Türen	DM 5785,–
„Olympia Rekord" Limousine 2 Türen	DM 6545,–
„Caravan" Kombi 2 Türen	DM 6845,–

Ab Juli 1959: Äußerlich unverändert, in Einzelheiten weiterentwickelt (Armaturentafel oben gepolstert, Lenkradschloß, Scheibenwischer, elektrischer statt mechanischer Scheibenwischer-Antrieb). Limousine 2 oder 4 Türen, wahlweise 1,5 oder 1,7 Liter-Motor. Sparmodell „Olympia" durch Opel 1200 ersetzt. Von Juli 1959 bis Juli 1960 wurden 120268 Limousinen 1500 und 98637 Limousinen 1700, 51283 Caravan 1500 und 23673 Caravan 1700 sowie 8221 Kastenwagen 1500 und 5811 Kastenwagen 1700 gebaut. Die Karosseriefirma Autenrieth (Darmstadt) baute als Sonderanfertigung zweitürige Limousinen als Coupé oder Cabriolet um. Preise:

„Olympia Rekord" 1,5 Liter Limousine 2 Türen	DM 6545,–
„Olympia Rekord" 1,5 Liter Limousine 4 Türen	DM 7035,–
„Caravan" 1,5 Liter Kombi 2 Türen	DM 6845,–
„Olympia Rekord" 1,5 Liter Coupé 2 Sitze (Autenrieth)	DM 9380,–
„Olympia Rekord" 1,5 Liter Cabriolet 2 Sitze (Autenrieth)	DM 11180,–
1,7 Liter Motor	+ DM 75,–

Opel 1200 (1959–1962)

Zwischentyp mit Panoramascheiben-Karosserie des Rekord P. Ersetzte das Sparmodell „Olympia", ohne derart spartanisch ausgestattet zu sein wie dieses. Andererseits sollte der 1200 die Zeit bis zum Erscheinen des neuen Kadett überbrücken. Von August 1959 bis Dezember 1962 wurden 67952 Wagen gebaut. Limousine 2 Türen DM 5835,–.

Opel Rekord (1960–1962)

Werksbezeichnung: Rekord P II. Neue größere Karosserie. Serienanlauf Limousine 2 Türen und Caravan August 1960, Limousine 4 Türen Dezember 1960, Coupé August 1961, Rekord L Juni 1962. Gebaut wurden bis Februar 1963 insgesamt 248683 Rekord 1500, 341824 Rekord 1700, 68023 Caravan 1500, 97128 Caravan 1700, 13596 Kastenwagen 1500 und 18430 Kastenwagen 1700. Die Karosseriefirma Autenrieth (Darmstadt) baute als Sonderanfertigung das Coupé als Cabriolet um. Preise:

	bis Mai 1962	ab Juni 1962
„Rekord" 1500 Limousine 2 Türen	DM 6545,–	DM 6640,–
„Rekord" 1700 Limousine 2 Türen	DM 6620,–	DM 6715,–
„Rekord" 1500 Limousine 4 Türen	DM 7035,–	DM 7120,–
„Rekord" 1700 Limousine 4 Türen	DM 7110,–	DM 7195,–
„Rekord L" 1700 S Limousine 4 Türen	–	DM 7935,–
„Rekord L" 1700 S Coupé 2/2 Sitze	DM 7675,–	DM 7770,–
„Rekord L" 1700 S Cabriolet 2 Sitze	DM 11635,–	DM 11635,–
„Caravan" 1500 Kombi 2 Türen	DM 6845,–	DM 6925,–
„Caravan" 1700 Kombi 2 Türen	DM 6920,–	DM 7000,–



Opel Rekord Limousine 2 Türen 1960–1962



Opel Rekord Limousine 4 Türen 1960–1962



Opel Caravan 1960–1962



Opel Rekord L Limousine 4 Türen 1962



Opel Rekord Coupé 1961–1962



Opel Rekord Cabriolet (Sonderkarosserie Autenrieth) 1961–1962

Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Schaltung
Kupplung

Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung
Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Opel Rekord + Rekord L
Opel Rekord Coupé
Opel Caravan
1960–1962

1,5 Liter-Motor	**1,7 Liter-Motor**	**1,7 Liter S-Motor**
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
80 x 74 mm	85 x 74 mm	85 x 74 mm
1488 ccm	1680 ccm	1680 ccm
50 PS bei 4000 U/min	55 PS bei 4000 U/min	60 PS bei 4100 U/min
10,8 mkg bei 1800–2400 U/min	12,2 mkg bei 1900–2300 U/min	12,8 mkg bei 1700–2000 U/min
1 : 7,25	1 : 7,25	1 : 8
1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
Opel (Lizenz Carter) 30 ∅	Opel (Lizenz Carter) 30 ∅	Opel (Lizenz Carter) 36 ∅

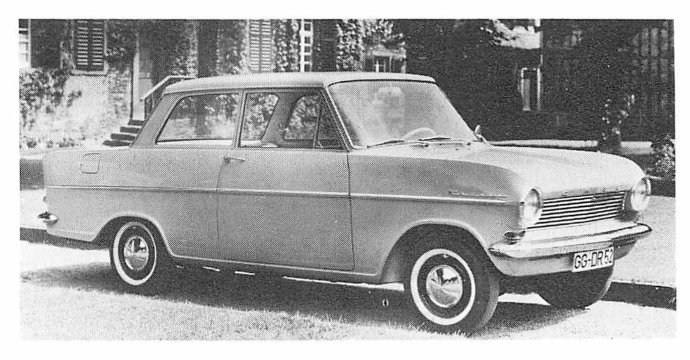
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder
4
Pumpe (8 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,25 Liter Öl)
6 V 77 Ah (im Motorraum)
200 W

Opel Rekord	**Opel Rekord L**	**Opel Rekord Coupé**	**Opel Caravan**
1,5 oder 1,7 Liter-Motor	1,7 Liter S-Motor	1,7 Liter S-Motor	1,5 oder 1,7 Liter-Motor
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Bei Dreiganggetriebe		Bei Dreiganggetriebe	Bei Dreiganggetriebe
auf Wunsch: Olymat		auf Wunsch: Olymat	auf Wunsch: Olymat
3 Gang 4 Gang	4 Gang	3 Gang 4 Gang	3 Gang 4 Gang
I–III I–IV	I–IV	I–III I–IV	I–III I–IV
I. 3,235 I. 3,571	I. 3,571	I. 3,235 I. 3.571	I. 3,235 I. 3,571
II. 1,681 II. 2,043	II. 2,043	II. 1,681 II. 2,043	II. 1,681 II. 2,043
III. 1,000 III. 1,324	III. 1,324	III. 1,000 III. 1,324	III. 1,000 III. 1,324
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000
3,9 3,55	3,55	3,55 3,55	4,22 3,9
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 3 Blatt-Halbfedern	starr, 4 Blatt-Halbfedern
Kugelumlauf (14,86 : 1)	Kugelumlauf (14,86 : 1)	Kugelumlauf (14,86 : 1)	Kugelumlauf (14,86 : 1)
2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm
Bremsfläche 704 cm^2	Bremsfläche 704 cm^2	Bremsfläche 704 cm^2	Bremsfläche 823 cm^2
2541 mm	2541 mm	2541 mm	2541 mm
1265/1280 mm	1265/1280 mm	1265/1280 mm	1266/1274 mm
4515 x 1632 x 1485 mm	4515 x 1632 x 1485 mm	4515 x 1632 x 1405 mm	4515 x 1632 x 1516 mm
4 1/2 J x 13	4 1/2 J x 13	4 1/2 J x 13	4 1/2 K x 13
5,90–13	5,90–13	5,90–13	6,40–13
11,5/11,8 Meter	11,5/11,8 Meter	11,5/11,8 Meter	12,4/12,7 Meter
940, 4 Türen 965 kg	975 kg	930 kg	1015 kg
1380 kg	1380 kg	1260 kg	1535 kg
124, 55 PS 129 km/h	135 km/h	140 km/h	124, 55 PS 129 km/h
25,5, 55 PS 24 sec	20 sec	20 sec	28, 55 PS 26 sec
10 Liter	9,5 Liter Super	9,5 Liter Super	10,5 Liter Super
40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)

Opel Kadett (1962–1965)

Völlig neues Modell, stimmt mit dem von 1937 bis 1941 in 107000 Exemplaren gebauten Opel Kadett nur im Namen und in der Größenordnung überein. Der Opel Kadett neuer Bauart befand sich – für seine Herstellung wurde eigens das hochmoderne Opel-Werk in Bochum errichtet – seit August 1962, der Kadett L und der Caravan 1000 seit März 1963, das Kadett Coupé sowie der S-Motor seit Oktober 1963 in Produktion. Kadett L ab Mitte Februar 1964 mit gleichem Kühlergrill wie Kadett Coupé. Gebaut wurden bis August 1965 insgesamt 522896 Limousinen und Coupés sowie 126616 Caravan 1000. Preise:

40 PS „Kadett“ Limousine 2 Türen	DM 5075,–
48 PS „Kadett“ Limousine 2 Türen	DM 5225,–
40 PS „Kadett L“ Limousine 2 Türen	DM 5525,–
48 PS „Kadett L“ Limousine 2 Türen	DM 5675,–
48 PS „Kadett Coupé“ 2/2 Sitze	DM 5775,–
40 PS „Caravan 1000“ Kombi 2 Türen	DM 5445,–
48 PS „Caravan 1000“ Kombi 2 Türen	DM 5595,–



Opel Kadett
1962–1965



Opel Kadett Coupé
1963–1965



Opel Caravan 1000
1963–1965

Opel Kadett (L)
Opel Kadett Coupé
Opel Caravan 1000
1962–1965

Motor	**40 PS-Motor**	**48 PS-Motor**
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	72 x 61 mm	72 x 61 mm
Hubraum	993 ccm	993 ccm
Leistung	40 PS bei 5000 U/min	48 PS bei 5400 U/min
Drehmoment	7,2 mkg bei 2200–3000 U/min	7,2 mkg bei 2800–3600 U/min
Verdichtung	1 : 7,8	1 : 8,8
Vergaser	1 Fallstromvergaser Opel (Lizenz Carter) 30 ∅	1 Fallstromvergaser Opel (Lizenz Carter) 36 ∅
Ventile	Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Einfach-Kette	
Kurbelwellenlager	3	
Kühlung	Pumpe (5,1 Liter Wasser)	
Schmierung	Druckumlauf (2,75 Liter Öl)	
Batterie	6 V 66 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	200 W	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,764, II. 2,156, III. 1,406, IV. 1,0	
Antriebs-Übersetzung	3,89	

	Kadett (L) 40 oder 48 PS-Motor	**Kadett Coupé** 48 PS-Motor	**Caravan 1000** 40 oder 48 PS-Motor
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Untenliegende Dreiblatt-Weitspalt-Querfeder ohne Mittelbolzen	Doppel-Querlenker Untenliegende Dreiblatt-Weitspalt-Querfeder ohne Mittelbolzen	Doppel-Querlenker Untenliegende Dreiblatt-Weitspalt-Querfeder ohne Mittelbolzen
Hinterradaufhängung	Zentralgelenk-Starrachse Zweiblatt-Halbfedern Hohlkörper-Gummipuffer Auf Wunsch: Dreiblatt-Halbfedern	Zentralgelenk-Starrachse Zweiblatt-Halbfedern Hohlkörper-Gummipuffer	Zentralgelenk-Starrachse Dreiblatt-Halbfedern Hohlkörper-Gummipuffer Auf Wunsch: Zweiblatt-Halbfedern
Lenkung	Zahnstange (16,0 : 1) 3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (16,0 : 1) 3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (16,0 : 1) 3 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 480 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 480 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 480 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	2325 mm	2325 mm	2325 mm
Spur	1200/1205 mm	1200/1205 mm	1209/1214 mm
Gesamtmaße	3923 x 1470 x 1410 mm L: 3990 x 1470 x 1410 mm	3990 x 1470 x 1397 mm	3923 x 1483 x 1434 mm
Felgen	Vierloch 4,00 x 12	Vierloch 4,00 x 12	Vierloch 4,00 x 12
Reifen	5,50–12. Auf Wunsch: 6,00–12	5,50–12	6,00–12
Wendekreis links/rechts	10,8/10,2 Meter	10,8/10,2 Meter	10,8/10,2 Meter
Wagengewicht	690 kg. Kadett L: 700 kg	700 kg	735 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1025 kg Mit 3 Blatt-Hinterfedern und Reifen 6,00–12: 1095 kg	1005 kg	1150 kg Mit Zweiblatt-Hinterfedern 1100 kg
Höchstgeschwindigkeit	40 PS: 120 km/h 48 PS: 133 km/h	48 PS: 133 km/h	40 PS: 120 km/h 48 PS: 133 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	40 PS: 28 sec 48 PS: 19 sec	48 PS: 19 sec	40 PS: 28 sec 48 PS: 19 sec
Verbrauch/100 km	40 PS: 8 Liter 48 PS: 8,5 Liter Super	48 PS: 8,5 Liter Super	40 PS: 8,5 Liter 48 PS: 9 Liter Super
Kraftstofftank	33 Liter (im Heck)	33 Liter (im Heck)	33 Liter (im Heck)

Opel Rekord (1963–1965)

„Rekord A". Neue Karosserie im Stil des amerikanischen Chevy II. Serienanlauf Rekord März 1963, Caravan Mai 1963, Rekord L August 1963, Rekord Coupé September 1963, Rekord L-6 und Coupé-6 (Vorläufer des Opel Commodore) März 1964. Gebaut wurden bis Juli 1965 insgesamt 283273 Rekord 1500, 439986 Rekord 1700 und 12661 Rekord mit Sechszylindermotor, ferner 47651 Caravan 1500, 80626 Caravan 1700 und 21095 Kastenlieferwagen. Preise:

„Rekord" 1500 Limousine 2 Türen	DM 6830,–
„Rekord" 1700 Limousine 2 Türen	DM 6905,–
„Rekord" 1500 Limousine 4 Türen	DM 7230,–
„Rekord" 1700 Limousine 4 Türen	DM 7305,–
„Caravan" 1500 Kombi 2 Türen	DM 7125,–
„Caravan" 1700 Kombi 2 Türen	DM 7200,–
4 Gang + Mittelschaltung	+ DM 180,–
Schêiben-Zweikreis-Servobremsen	+ DM 200,–
„Rekord L" 1700 S Limousine 4 Türen	DM 8075,–
„Rekord L" 1700 S Coupé 2/2 Sitze	DM 8015,–
Scheiben-Zweikreis-Servobremsen	+DM 200,–
„Rekord L" 1700 S Limousine 4 Türen	DM 8075,–
„Rekord L" 1700 S Coupé 2/2 Sitze	DM 8015,–
Scheiben-Zweikreis-Servobremsen	+ DM 200,–
„Rekord L-6" 2600 Limousine 4 Türen	DM 9370,–
„Rekord L-6" 2600 Coupé 2/2 Sitze	DM 9310,–

Umwandlung Rekord Coupé durch Karl Deutsch (Köln):

„Rekord" 1700 Cabriolet 2 Sitze	DM 11765,–
„Rekord-6" 2600 Cabriolet 2 Sitze	DM 13060,–



Opel Rekord Limousine 2 Türen 1963–1965



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung

Getriebe
Kupplung

Schaltung

Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

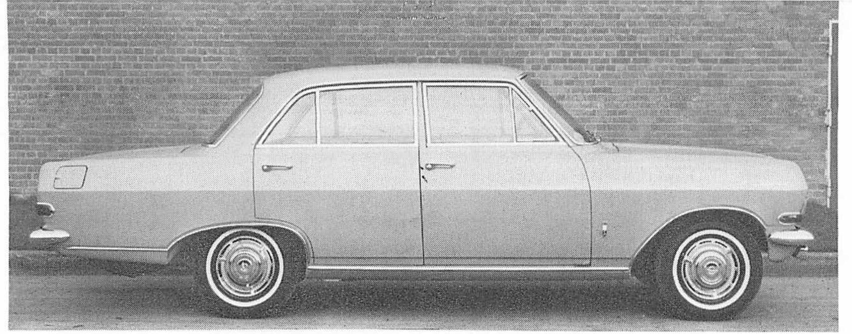
Hinterradaufhängung
Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur

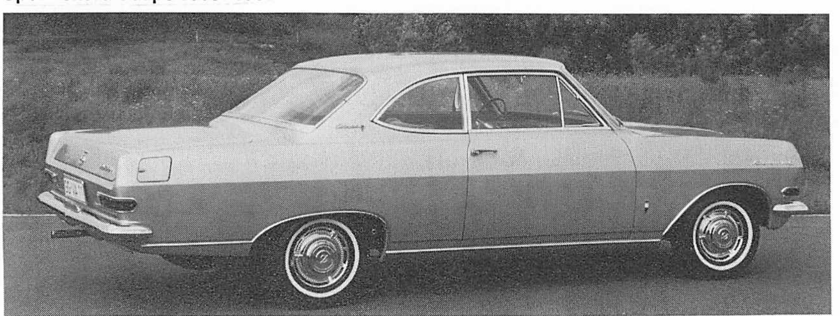
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

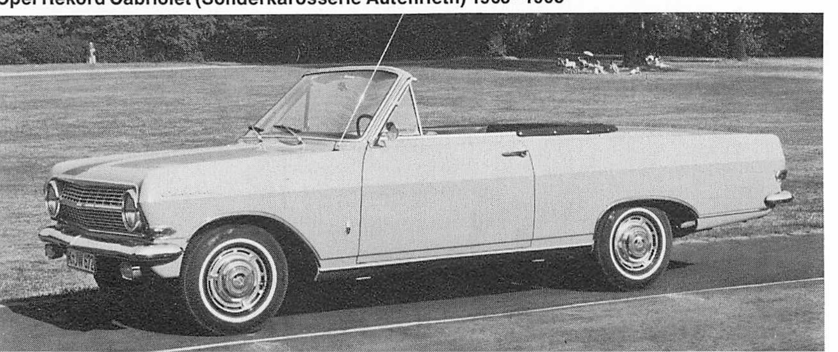
Opel Rekord (1500) 1963–1965	Opel Caravan (1500) 1963–1965	Opel Rekord (1700) 1963–1965	Opel Caravan (1700) 1963–1965
4 (Reihe)		4 (Reihe)	
80 x 74 mm		85 x 74 mm	
1488 ccm		1680 ccm	
55 PS bei 4500 U/min		60 PS bei 4300 U/min	
10,8 mkg bei 2000–2600 U/min		12,2 mkg bei 1800–2400 U/min	
1 : 7,25		1 : 7,25	
1 Fallstromvergaser		1 Fallstromvergaser	
Opel (Lizenz Carter) 36 ∅		Opel (Lizenz Carter) 36 ∅	
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel		Hängend. Stoßstangen und Kipphebel	
Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder	
4		4	
Pumpe (8,1 Liter Wasser)		Pumpe (7,6 Liter Wasser)	
Druckumlauf (3,25 Liter Öl)		Druckumlauf (3,25 Liter Öl)	
6 V 77 Ah (im Motorraum)		6 V 77 Ah (im Motorraum)	
200 W		200 W	
Antrieb auf Hinterräder		Antrieb auf Hinterräder	
Geteilte Kardanwelle		Geteilte Kardanwelle	
3 Gang	4 Gang	3 Gang	4 Gang
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Auf Wunsch: Olymat		Auf Wunsch: Olymat	
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
			Auf Wunsch:
			Schalthebel Wagenmitte
I–III	I–IV	I–III	I–IV
I. 3,235	I. 3,572	I. 3,235	I. 3,572
II. 1,681	II. 2,043	II. 1,681	II. 2,043
III. 1,000	III. 1,324	III. 1,000	III. 1,324
	IV. 1,000		IV. 1,000
Rekord 3,89	Rekord 3,55	Rekord 3,89	Rekord 3,55
Caravan 4,22	Caravan 3,89	Caravan 4,22	Caravan 3,89
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Starr, 3 Blatt-Halbfedern	Starr, 4 Blatt-Halbfedern	Starr, 3 Blatt-Halbfedern	Starr, 4 Blatt-Halbfedern
Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (17,1 : 1)
3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm	Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ v. 200, h. 230 mm
Bremsfläche 704 cm^2	Bremsfläche 823 cm^2	Bremsfläche 704 cm^2	Bremsfläche 823 cm^2
Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	Auf Wunsch:
Scheibenbremsen vorn (238 ∅)	Scheibenbremsen vorn (238 ∅)	Scheibenbremsen vorn (238 ∅)	Scheibenbremsen vorn (238 ∅)
Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik
Servohilfe	Servohilfe	Servohilfe	Servohilfe
2639 mm	2639 mm	2639 mm	2639 mm
1321/1276 mm	1321/1276 mm	1321/1276 mm	1321/1276 mm
Mit Scheibenbremsen:	Mit Scheibenbremsen:	Mit Scheibenbremsen:	Mit Scheibenbremsen:
1325/1276 mm	1325/1276 mm	1325/1276 mm	1325/1276 mm
4512 x 1696 x 1465 mm	4512 x 1696 x 1527 mm	4512 x 1696 x 1465 mm	4512 x 1696 x 1527 mm
$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13
5,90–13	6,40–13	5,90–13	6,40–13
11,6 Meter	11,8 Meter	11,6 Meter	11,8 Meter
970 kg. 4 Türen: 990 kg	1025 kg	970 kg. 4 Türen: 990 kg	1025 kg
1420 kg	1600 kg	1420 kg	1600 kg
130 km/h	130 km/h	135 km/h	135 km/h
23 sec	25 sec	21 sec	22 sec
10 Liter	10,5 Liter	10 Liter	10,5 Liter
45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)


Opel Rekord L Limousine 4 Türen 1963–1965


Opel Caravan 1963–1965


Opel Rekord Coupé 1963–1965


Opel Rekord Cabriolet (Sonderkarosserie Autenrieth) 1963–1965



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung

Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur

Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Wendekreis
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Opel Rekord L (1700 S) 1963–1965	Opel Rekord Coupé (1700 S) 1963–1965	Opel Rekord L-6 1964–1966	Opel Rekord Coupé–6 1964–1966
4 (Reihe)		6 (Reihe)	
85 x 74 mm		85 x 76,5 mm	
1680 ccm		2605 ccm (für Steuer: 2586 ccm)	
67 PS bei 4400 U/min		100 PS bei 4600 U/min	
12,8 mkg bei 2200–2900 U/min		18,5 mkg bei 2400 U/min	
1 : 8		1 : 8,2	
1 Fallstromvergaser		1 Fallstromvergaser	
Opel (Lizenz Carter) 36 ∅		Opel (Lizenz Carter) 36 ∅	
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel		Hängend. Stoßstangen und Kipphebel, hydraulische Stößel	
Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder	
4		4	
Pumpe (7,6 Liter Wasser)		Pumpe (10 Liter Wasser)	
Druckumlauf (3,25 Liter Öl)		Druckumlauf (4,5 Liter Öl)	
6 V 77 Ah (im Motorraum)		12 V 44 Ah (im Motorraum)	
200 W		Drehstrom 490 W	
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Auf Wunsch:	Auf Wunsch:		
Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung		
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV
I. 3,572	I. 3,572	I. 3,428	I. 3,428
II. 2,043	II. 2,043	II. 2,156	II. 2,156
III. 1,324	III. 1,324	III. 1,366	III. 1,366
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000
3,55	3,89	3,20	3,20
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Starr, 3 Blatt-Halbfedern	Starr, 3 Blatt-Halbfedern	Starr, 4 Blatt-Halbfedern	Starr, 3 Blatt-Halbfedern
		Stabilisator	Stabilisator
Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (18,5 : 1)	Kugelumlauf (18,5 : 1)
3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik
Trommel-∅ 200 mm	Trommel-∅ 200 mm	Scheibenbremsen vorn (239 ∅)	Scheibenbremsen vorn (238 ∅)
Bremsfläche 704 cm^2	Bremsfläche 704 cm^2	Trommelbremsen hint. (230 ∅)	Trommelbremsen hint. (230 ∅)
Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	Servohilfe	Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (238 ∅)	Scheibenbremsen vorn (238 ∅)		
Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik		
Servohilfe	Servohilfe		
2639 mm	2639 mm	2639 mm	2639 mm
1321/1276 mm	1321/1276 mm	1325/1279 mm	1325/1279 mm
Mit Scheibenbremsen:	Mit Scheibenbremsen:	Ab September 1965:	Ab September 1965:
1325/1276 mm	1325/1276 mm	1325/1356 mm	1325/1356 mm
4512 x 1696 x 1465 mm	4512 x 1696 x 1400 mm	4512 x 1696 x 1440 mm	4512 x 1696 x 1418 mm
		Ab September 1965:	Ab September 1965:
		4551 x 1690 x 1440 mm	4551 x 1690 x 1418 mm
$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 14	$4^1/_2$ J x 14
5,90–13	5,90–13	165 SR 14	165 SR 14
11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter
1020 kg	980 kg	1135 kg	1115 kg
1420 kg	1320 kg	1510 kg	1470 kg
140 km/h	144 km/h	163 km/h	168 km/h
18 sec	17 sec	14 sec	13 sec
10 Liter Super	10 Liter Super	12 Liter Super	12 Liter Super
45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Opel Rekord (1500), Opel Rekord Caravan (1500)
Opel Rekord (1700 S), Opel Rekord Caravan (1700 S)
Opel Rekord L (1700 S), Opel Rekord Coupé (1700 S)
1965–1966

Motor	**1500**	**1700 S**
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	82,5 x 69,8 mm	88 x 69,8 mm
Hubraum	1492 ccm	1698 ccm
Leistung	60 PS bei 4800 U/min	75 PS bei 5200 U/min
Drehmoment	10,5 mkg bei 2800–3600 U/min	13 mkg bei 2500–2900 U/min
Verdichtung	1 : 8,2	1 : 8,8
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI-1 Ab Jan. 1966: Opel (Liz. Carter) 36 ∅	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT-1 mit Startautomatik
Ventile	Schräg hängend. Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb durch Duplex-Kette	Schräg hängend. Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb durch Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	5	5
Kühlung	Pumpe (7 Liter Wasser)	Pumpe (6,9 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	350 W. Auf Wunsch: Drehstrom 490 W	350 W. Auf Wunsch: Drehstrom 490 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle

	1500		1700 S	
Getriebe	**3 Gang**	**4 Gang**	**3 Gang**	**4 Gang**
Kupplung	Einscheiben-trockenkupplung	Einscheiben-trockenkupplung	Einscheiben-trockenkupplung Auf Wunsch: Olymat	Einscheiben-trockenkupplung
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte
Synchronisierung	I–III	I–IV	I–III	I–IV
Übersetzungen	I. 3,235 II. 1,681 III. 1,000	I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000	I. 3,235 II. 1,681 III. 1,000	I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,22	4,22	3,89	3,89 oder 3,67

	Opel Rekord (L) (Opel Rekord L viertürig nicht mit 1500-Motor)	**Opel Rekord Coupé** (1700 S-Motor, 4 Gang, Schalthebel Wagenmitte)	**Opel Rekord Caravan**
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern, Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern, Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Starr, 3 Blatt-Halbfedern	Starr, 3 Blatt-Halbfedern Stabilisator	Starr, 4 Blatt-Halbfedern
Lenkung	Kugelumlauf (17,1 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (17,1 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (17,1 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Scheibenbr. vorn (238 ∅) Trommelbr. hinten (230 ∅) Auf Wunsch: Servohilfe, Zweikreis-Hydraulik	Hydraulisch Scheibenbr. vorn (238 ∅) Trommelbr. hinten (230 ∅) Auf Wunsch: Servohilfe, Zweikreis-Hydraulik	Hydraulisch Scheibenbr. vorn (238 ∅) Trommelbr. hinten (230 ∅) Auf Wunsch: Servohilfe, Zweikreis-Hydraulik
Allgemeine Daten			
Radstand	2639 mm	2639 mm	2639 mm
Spur	1325/1352 mm	1325/1352 mm	1325/1352 mm
Gesamtmaße	4529 x 1690 x 1440 mm	4551 x 1690 x 1400 mm	4500 x 1690 x 1505 mm
Felgen	4 1/2 J x 13	4 1/2 J x 13	4 1/2 J x 13
Reifen	1500: 5,90–13 1700 S: 5,90 S 13	5,90 S 13	1500: 6,40–13 1700 S: 6,40 S 13
Wendekreis links/rechts	11,6 Meter	11,6 Meter	11,8 Meter
Wagengewicht	2 Türen: 990, L 1000 kg 4 Türen: 1015, L 1025 kg	990 kg	1050 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1420 kg	1350 kg	1600 kg
Höchstgeschwindigkeit	1500: 133, 1700 S: 146 km/h	150 km/h	1500: 133, 1700 S: 146 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	1500: 22, 1700 S: 19,5 sec	17 sec	1500: 24, 1700 S: 21,5 sec
Verbrauch/100 km	1500: 11 Liter 1700 S: 12 Liter Super	1700 S: 12 Liter Super	1500: 11,5 Liter 1700 S: 12,5 Liter Super
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Opel Rekord (1900 S), Opel Rekord Caravan (1900 S)
Opel Rekord L (1900 S), Opel Rekord Coupé (1900 S)
1965–1966

1900 S
4 (Reihe)
93 x 69,8 mm
1897 ccm
90 PS bei 5100 U/min
14,9 mkg bei 2500–3100 U/min
1 : 9
1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/35 DIDTA-4 (Automatik: Solex 32/32 DIDTA-4)
mit Startautomatik
Schräg hängend. Stößel und Kipphebel
Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb durch Duplex-Kette
5
Pumpe (6,7 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,3 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum)
350 W. Auf Wunsch: Drehstrom 490 W

Antrieb auf Hinterräder
Geteilte Kardanwelle

3 Gang	**4 Gang**	**Automatik**
Einscheiben-trockenkupplung	Einscheiben-trockenkupplung	Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte	Wählhebel unter Lenkrad
I–III	I–IV	I–II
I. 3,235	I. 3,428	L: 4,55–1,82
II. 1,681	II. 2,156	D: 4,55–1,00
III. 1,000	III. 1,366	
	IV. 1,000	
3,67	3,67	3,67

Opel Rekord (L)	**Opel Rekord Coupé**	**Opel Rekord Caravan**
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern, Stabilisator	Schraubenfedern, Stabilisator	Schraubenfedern, Stabilisator
Starr, 3 Blatt-Halbfedern	Starr, 3 Blatt-Halbfedern Stabilisator	Starr, 4 Blatt-Halbfedern
Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (17,1 : 1)	Kugelumlauf (17,1 : 1)
3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbr. vorn (238 ∅)	Scheibenbr. vorn (238 ∅)	Scheibenbr. vorn (238 ∅)
Trommelbr. hinten (230 ∅)	Trommelbr. hinten (230 ∅)	Trommelbr. hinten (230 ∅)
Servohilfe	Servohilfe	Servohilfe
2639 mm	2639 mm	2639 mm
1325/1352 mm	1325/1352 mm	1325/1352 mm
4529 x 1690 x 1442 mm	4551 x 1690 x 1400 mm	4500 x 1690 x 1505 mm
$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13
5,90 S 13	5,90 S 13	6,40 S 13
11,6 Meter	11,6 Meter	11,8 Meter
990–1025 kg	990 kg	1050 kg
Automatik + 15 kg	Automatik + 15 kg	Automatik + 15 kg
1420 kg	1350 kg	1600 kg
158, Automatik 154 km/h	162, Automatik 158 km/h	158, Automatik 154 km/h
14,5, Automatik 16,5 sec	13,5, Automatik 15,5 sec	15, Automatik 17 sec
12 Liter Super	12 Liter Super	12,5 Liter Super
Automatik: 12,5 Liter Super	Automatik: 12,5 Liter Super	Automatik: 13 Liter Super
45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Opel Rekord (1965–1966)

„Rekord B". Gleicher Wagen wie Rekord A, jedoch völlig neukonstruierte Vierzylinder-Motoren, dazu optische Änderungen an Front und Heck. Von August 1965 bis Juli 1966 wurden 71675 Rekord 1500, 112481 Rekord 1700, 55656 Rekord 1900 und 3705 Rekord mit Sechszylindermotor, ferner 14925 Caravan 1500, 23293 Caravan 1700, 6892 Caravan 1900 und insgesamt 8144 Kastenlieferwagen gebaut.

Preise:	bis April 1966	ab April 1966
„Rekord" 1500 Limousine 2 Türen (3 Gang)	DM 6980,–	DM 7210,–
„Rekord" 1700 S Limousine 2 Türen (3 Gang)	DM 7075,–	DM 7305,–
„Rekord" 1900 S Limousine 2 Türen (3 Gang)	DM 7375,–	DM 7605,–
„Rekord L" 1500 Limousine 2 Türen (3 Gang)	DM 7670,–	DM 7925,–
„Rekord L" 1700 S Limousine 2 Türen (3 Gang)	DM 7765,–	DM 8020,–
„Rekord L" 1900 S Limousine 2 Türen (3 Gang)	DM 8065,–	DM 8320,–
„Rekord" 1500 Limousine 4 Türen (3 Gang)	DM 7380,–	DM 7640,–
„Rekord" 1700 S Limousine 4 Türen (3 Gang)	DM 7475,–	DM 7735,–
„Rekord" 1900 S Limousine 4 Türen (3 Gang)	DM 7775,–	DM 8035,–
„Rekord L" 1700 S Limousine 4 Türen (4 Gang)	DM 8225,–	DM 8465,–
„Rekord L" 1900 S Limousine 4 Türen (4 Gang)	DM 8525,–	DM 8785,–
„Rekord L-6" 2600 Limousine 4 Türen (4 Gang)	DM 9370,–	DM 9630,–
„Rekord Coupé" 1700 S 2/2 Sitze (4 Gang)	DM 8165,–	DM 8425,–
„Rekord Coupé" 1900 S 2/2 Sitze (4 Gang)	DM 8465,–	DM 8725,–
„Rekord Coupé-6" 2600 2/2 Sitze (4 Gang)	DM 9310,–	DM 9570,–
„Caravan" 1500 Kombi 2 Türen (3 Gang)	DM 7285,–	DM 7515,–
„Caravan" 1700 S Kombi 2 Türen (3 Gang)	DM 7380,–	DM 7610,–
„Caravan" 1900 S Kombi 2 Türen (3 Gang)	DM 7680,–	DM 7910,–
Vierganggetriebe (Aufpreis statt 3 Gang)	+ DM 95,–	
Automatisches Getriebe (nur für 1900 S)	+ DM 950,–	
Zweikreis-Servobremsen (1500/1700 S)	+ DM 95,–	



Opel Rekord Limousine 2 Türen 1965–1966



Opel Rekord Coupé 1965–1966



Opel Admiral
1964–1967

Opel Kapitän (1964–1968)
Opel Admiral (1964–1968)
Opel Diplomat V8 (1964–1968)

„Die großen Drei" von Opel mit völlig neuer, sehr großer und repräsentativer, aber auch recht flächiger Karosserie. Vorgestellt wurden sie im Februar 1964, das Diplomat V8 Coupé im Dezember 1964. Lieferbeginn Kapitän Februar 1964, Admiral Mai 1964, Diplomat V8 August 1964. Kapitän und Admiral besaßen zunächst den auf höhere Leistung gebrachten und nun mit Hydrostößeln ausgerüsteten 2,6 Liter-Sechszylindermotor des vorhergehenden Kapitän-Modells. Ab September 1965 kommt ein neuer 2,8 Liter-Sechszylinder-Motor zum Einsatz, eine Parallelentwicklung der gleichzeitig neu herausgekommenen Vierzylindermotoren des Opel Rekord. Der Diplomat besitzt einen 4,6 Liter Chevrolet V8-Motor, mit welchem ab März 1965 auch Kapitän und Admiral geliefert werden können. Dem Diplomat V8 Coupé (Karosserie Karmann), von dem bis Frühjahr 1967 nur etwa 300 Stück verkauft werden konnten, blieb zunächst der 5,4 Liter Chevrolet V8-Motor vorbehalten, doch ist dieser ab September 1966 auch in der Limousine erhältlich. Als automatische Kraftübertragung wird nicht mehr die Hydra-Matic des vorhergehenden Kapitän-Modells eingebaut, sondern eine Abwandlung des billigeren Powerglide-Getriebes von Chevrolet. Diese Automatik wird in Verbindung mit den Sechszylindermotoren als Sonderausstattung gegen Aufpreis geliefert, bei allen Wagen mit V8-Motoren ist sie serienmäßig. (1966/67 wurden 580 Wagen der Typen Kapitän und Admiral für Österreich mit 2,5 Liter-112 PS-Motoren gebaut.)

Ab September 1967: „Die großen Drei" wurden überarbeitet. Äußeres Kennzeichen ist die seitliche Schutzleiste mit Kunststoff-Einlage. Kapitän und Admiral erhalten ZF-Gemmer-Lenkung sowie auf Wunsch den leistungsstärkeren 2800 HL-Motor. Sicherheits-Lenksäule bei allen Modellen. Heizbare Heckscheibe serienmäßig bei Diplomat.

Produktions-Auslauf November 1968. Gebaut wurden während der 5 Produktionsjahre insgesamt 24249 Kapitän, 55876 Admiral und 9152 Diplomat, das sind insgesamt 89277 Wagen dieser Baureihe.

Preise:	1964/65	1966	1967/68
Kapitän Limousine 4 Türen	DM 10990,–	DM 11600,–	DM 11725,–
Admiral Limousine 4 Türen	DM 12200,–	DM 12875,–	DM 12950,–
Powerglide	+DM 975,–	DM 975,–	DM 975,–
Servolenkung	+DM 395,–	DM 395,–	DM 395,–
2800 HL-Motor	–	–	+DM 495,–
V8-Motor + Powerglide	+DM 3750,–	DM 3300,–	DM 3300,–
Diplomat V8 (4,7) Limousine 4 Türen	DM 17500,–	DM 17975,–	DM 18050,–
Diplomat V8 (5,4) Limousine 4 Türen	–	–	DM 10010,–
Diplomat V8 (5,4) Coupé 4 Sitze	DM 25500,–	DM 26000,–	–

	Opel Kapitän Opel Admiral 1964–1965	Opel Kapitän Opel Admiral 1965–1968	Opel Kapitän Opel Admiral 1967–1968
Motor	**Opel 2,6 Liter**	**Opel 2800 S**	**Opel 2800 HL**
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	85 x 76,5 mm	92 x 69,8 mm	92 x 69,8 mm
Hubraum	2605, für Steuer 2586 ccm	2784 ccm	2784 ccm
Leistung	100 PS bei 4600 U/min	125 PS bei 4800 U/min	140 PS bei 4900 U/min
Drehmoment	18,5 mkg bei 2400 U/min	21,0 mkg bei 3500 U/min	22,7 mkg bei 3700 U/min
Verdichtung	1 : 8,2	1 : 9,0. Ab Sept. 1967: 1 : 9,5	1 : 9,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser Opel (Lizenz Carter) 36 ∅	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DIDTA-4 mit Startautomatik	2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Hydrostößel Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette
Kurbelwellenlager	4	7	7
Kühlung	Pumpe (11 Liter Wasser)	Pumpe (8,7 Liter Wasser)	Pumpe (8,7 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	350 W oder Drehstrom 490 W	350 W oder Drehstrom 490 W	350 W oder Drehstrom 490 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder, geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder (auf Wunsch) Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00		
	Auf Wunsch: Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad L: 4,37–1,82, D: 4,37–1,00	Auf Wunsch: Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad L: 4,00–1,82, D: 4,0–1,0	Auf Wunsch: Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad L: 4,0–1,82, D: 4,0–1,0
Antriebs-Übersetzung	3,67	3,67. Ab Sept. 1967: 3,89, Powerglide 3,67	3,67
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starr, 2 Blatt-Halbfedern, Drehstab-Stabilisator		
Lenkung	Kugelumlauf (19,8 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: 17,3 : 1 + Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (19,8 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: 17,3 : 1 + Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen Ab September 1967: ZF-Gemmer (19 : 1) Auf Wunsch: Servohilfe	ZF-Gemmer (19 : 1) Auf Wunsch: Servohilfe
Fußbremse	Scheibenbremsen vorn (271 mm ∅), Trommelbremsen hinten (255 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		
Allgemeine Daten			
Radstand	2845 mm	2845 mm	2845 mm
Spur	1494/1510 mm	1494/1510 mm	1494/1510 mm
Gesamtmaße	4948 x 1902 x 1445 mm	4948 x 1902 x 1445 mm	4948 x 1902 x 1445 mm
Felgen	5 JK x 14	5 JK x 14	5 JK x 14
Reifen	7,00 S 14	7,00 S 14	7,00 S 14
Wendekreis links/rechts	12,1/11,9 Meter	12,1/11,9 Meter	12,1/11,9 Meter
Wagengewicht	1380, Powerglide 1420 kg	1390, Powerglide 1430 kg	1390, Powerglide 1430 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1850 kg	1850 kg	1850 kg
Höchstgeschwindigkeit	158, Powerglide 156 km/h	170, Powerglide 166 km/h	180, Powerglide 175 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16, Powerglide 18 sec	14, Powerglide 16 sec	12, Powerglide 14 sec
Verbrauch/100 km	13, Powerglide 14 l Super	15, Powerglide 16 l Super	16, Powerglide 17 l Super
Kraftstofftank	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)

Opel Kapitän V8 Opel Admiral V8 1965–1968	Opel Diplomat V8 1964–1968	Opel Diplomat V8 1966–1968	Opel Diplomat V8 Coupé 1965–1967
Chevrolet 4,6 Liter		**Chevrolet 5,4 Liter**	
8 (90°-V-Form)		8 (90°-V-Form)	
98,4 x 76,2 mm		101,6 x 82,6 mm	
4638, für Steuer 4554 ccm		5354, für Steuer 5303 ccm	
190 PS bei 4600 U/min		230 PS bei 4700 U/min	
35,4 mkg bei 3000 U/min		43,5 mkg bei 3100 U/min	
1 : 9,25		1 : 10,5	
1 Vierfach-Fallstromvergaser Rochester mit Startautomatik		1 Vierfach-Fallstromvergaser Rochester mit Startautomatik	
Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Zahnkette		Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Zahnkette	
5		5	
Pumpe (14 Liter Wasser)		Pumpe (14 Liter Wasser)	
Druckumlauf (5,4 Liter Öl)		Druckumlauf (5,4 Liter Öl)	
12 V 60 Ah (im Motorraum)		12 V 60 Ah (im Motorraum)	
Drehstrom 490 W		Drehstrom 490 W	
Antrieb auf Hinterräder, geteilte Kardanwelle			
Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad L: 3,82–1,82, D: 3,82–1,0 3,08	Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte L: 3,82–1,82, D: 3,82–1,0 3,08	Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte L: 3,70–1,76, D: 1,70–1,0 2,79	Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte L: 3,70–1,76, D: 3,70–1,0 2,79
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			
Starr, 3 Blatt-Halbfedern, Drehstab-Stabilisator			
Kugelumlauf (17,3 : 1) Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen Ab September 1967: Kugelumlauf (16,0 : 1) Servohilfe	Kugelumlauf (17,3 : 1) Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen Ab September 1967: Kugelumlauf (16,0 : 1) Servohilfe	Kugelumlauf (17,3 : 1) Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen Ab September 1967: Kugelumlauf (16,0 : 1) Servohilfe	Kugelumlauf (17,3 : 1) Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen
Scheibenbremsen vorn (271, ab Sept. 1967: 285 mm ∅), Trommelbremsen hinten (255 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			
2845 mm	2845 mm	2845 mm	2845 mm
1494/1510 mm	1494/1510 mm	1494/1510 mm	1494/1510 mm
4948 x 1902 x 1445 mm	4948 x 1902 x 1454 mm	4948 x 1902 x 1454 mm	4948 x 1902 x 1432 mm
5½ J x 15	5½ J x 15	5½ J x 15	5½ J x 15
7,00 H 15 L	7,00 H 15 L oder 185 HR 15	7,00 H 15 L oder 185 HR 15	185 HR 15
12,1/11,9 Meter	12,1/11,9 Meter	12,1/11,9 Meter	12,1/11,9 Meter
1550 kg	1590 kg	1590 kg	1630 kg
2010 kg	2050 kg	2050 kg	2050 kg
198 km/h	198 km/h	200 km/h	200 km/h
11 sec	11 sec	10 sec	10 sec
19 l Super	19 l Super	20 l Super	20 l Super
82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)



Opel Diplomat V8 Coupé 1965–1967



Opel Admiral 1967–1968

Opel Diplomat V8 1967–1968



Opel Kadett (1965–1973)
Opel Olympia (1967–1970)

„Kadett B“. Ab September 1965. Im Vergleich zu Kadett A (1962–1965) von 1 auf 1,1 Liter aufgebohrter Motor, dazu Radstand länger, Spur breiter, Karosserie größer. Modellangebot durch viertürige Limousine erweitert. Trotz seiner stilistisch mißglückten, dicklichen und hochbordigen Karosserieform ließ sich der Kadett B vom ersten bis zum letzten Tag seiner achtjährigen Produktionsdauer ausgezeichnet verkaufen, denn er war ein problemloses, wirtschaftliches und zuverlässiges Auto.

Ab November 1966: Opel Rallye Kadett. Technisch und ausstattungsmäßig sportlich aufgemachtes Kadett Coupé. Seit der Rallye Monte Carlo im Januar 1966 gute Erfolge bei Wettbewerben. Ende September 1966 als reguläres Modell angekündigt, ab November 1966 in Produktion. 1100 SR-Zweivergaser-Motor, breite Sportfelgen und Gürtelreifen, Scheibenbremsen vorn mit Zweikreis-Hydraulik und Servohilfe. Der Rallye Kadett erwies sich als großer Verkaufsschlager. Bereits Ende Januar 1967 waren 5000 Stück ausgeliefert, am 30. 4. 1971 wurde die stolze Zahl von 100000 Rallye Kadett erreicht. Zu jener Zeit verlor er allerdings an die inzwischen hinzugekommenen Erfolgsmodelle Opel GT und Opel Manta rasch an Boden.

Ab Februar 1967: Alle Opel Kadett mit Zweikreisbremsen sowie bei Scheibenbremsen vorn mit Servohilfe.

Ab August 1967: Hinterachse mit Längs- und Querlenkern sowie Schraubenfedern statt der seitherigen Längsblattfedern. Sicherheitslenkung mit Teleskopspindel und Gelenk, Faltelement, Einweg-Abreißschlitten, Dreispeichen-Lenkrad mit Polsterauflage.

Ab September 1967: „Modellexplosion“ durch Einführung der zusätzlichen Modellreihen Kadett LS und Olympia (Zwei- und Viertüren-Limousinen mit Fließheck, modifiziertes Coupé), durch die Liefermöglichkeit aller Modelle mit 1100 SR oder 1700 S- bzw. 1900 S-Motor sowie die nunmehrige Wahlmöglichkeit zwischen Kadett Caravan mit 2 oder mit 4 Türen.

Ab November 1968 in Verbindung mit 1700 S- und 1900 S-Motor sowie ab Februar 1969 in Verbindung mit 1100 S-Motor auf Wunsch vollautomatische Kraftübertragung lieferbar. Hersteller: General Motors, Straßburg. Aufpreis DM 800,–.

Ab August 1970: Modellreihe Olympia, die sich nicht sonderlich gut verkaufte, wird im Hinblick auf den kommenden Opel Ascona aufgegeben. Ebenso entfallen die Kadett LS-Limousinen, das Coupé und der Rallye Kadett mit der älteren Karosserie sowie der Kadett Caravan mit 4 Türen. Ferner werden für den Kadett nicht mehr die 1700 S- und 1900 S-Motoren angeboten, ausgenommen den Rallye Kadett LS 1900 S. Die Modellreihe Kadett wurde damit im wesentlichen wieder auf den ursprünglichen Umfang zurückgeführt, jene Ausführungen also, die stets die meistgekauften geblieben waren.

Ab August 1971: Überarbeitung und weitere Straffung des Kadett-Programms. 1100-Normalbenzin-Motor jetzt 50 PS. Neuer 1200 S-Motor mit 60 PS ersetzt bisherige 1100 S- und 1100 SR-Motoren. Rallye Kadett jetzt wahlweise mit 1200 S- oder 1900 S-Motor. Einzige äußere Merkmale der Endausführung des Kadett B: Schwarzer Kühlergrill und beim Rallye Kadett anderer Seitenstreifen.

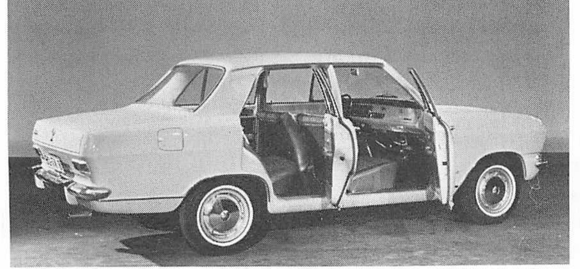
Juli 1973: Produktionsende des Kadett B. Zu den Produktionszahlen auf Seite 102 sei bemerkt, daß 1000- und 1500-Motoren sowie der Kadett Caravan 1900 ausschließlich für den Export bestimmt und auf dem deutschen Markt nicht lieferbar waren.



Opel Kadett Limousine 2 Türen 1965–1971



Opel Kadett Caravan 2 Türen 1965–1971



Opel Kadett L Limousine 4 Türen 1965–1971



Opel Kadett Coupé 1965–1970



Opel Rallye Kadett 1966–1970

Preise	Kadett 1100 Li. 2 Türen	Kadett L 1100 Li. 2 Türen	Kadett L 1100 Li. 4 Türen	Kadett L 1100 S Li. 4 Türen	Kadett Caravan 1100	Kadett Coupé 1100 S	Rallye Kadett 1100 SR	Rallye Kadett 1900 S
Sept. 1965	DM 5175,–	DM 5625,–	DM 5975,–	DM 6255,–	DM 5585,–	DM 6055,–	–	–
April 1966	DM 5350,–	DM 5820,–	DM 6175,–	DM 6455,–	DM 5760,–	DM 6270,–	–	–
Aug. 1966	DM 5440,–	DM 5920,–	DM 6285,–	DM 6565,–	DM 5870,–	DM 6370,–	DM 7175,–	–
						Kadett LS Coupé 1100 S	**Rallye Kadett LS 1100 SR**	**Rallye Kadett LS 1900 S**
Sept. 1967	DM 5480,–	DM 5965,–	DM 6325,–	DM 6655,–	DM 5910,–	DM 6630,–	DM 7385,–	DM 8025,–
Aug. 1968	DM 5530,–	DM 6020,–	DM 6330,–	DM 6660,–	DM 5965,–	DM 6685,–	DM 7445,–	DM 8090,–
Aug. 1970	DM 5840,–	DM 6340,–	DM 6655,–	DM 7005,–	DM 6340,–	DM 7100,–	DM 7910,–	DM 8555,–
Dez. 1970	DM 6135,–	DM 6685,–	DM 7015,–	DM 7390,–	DM 6650,–	DM 7485,–	DM 8390,–	DM 9125,–
				Kadett L 1200 S Li. 4 Türen		**Kadett LS Coupé 1200 S**	**Rallye Kadett LS 1200 S**	
Aug. 1971	DM 6325,–	DM 6890,–	DM 7230,–	DM 7725,–	DM 6855,–	DM 7825,–	DM 8625,–	DM 9410,–
Jan. 1972	DM 6540,–	DM 7125,–	DM 7475,–	DM 7975,–	DM 7090,–	DM 8080,–	DM 8905,–	DM 9730,–
Febr. 1973	DM 6910,–	DM 7525,–	DM 7895,–	DM 8420,–	DM 7490,–	DM 8535,–	DM 9400,–	DM 10270,–
Mai 1973	DM 6910,–	DM 7525,–	DM 7895,–	DM 8420,–	DM 7490,–	DM 8535,–	DM 9450,–	DM 10320,–

<table>
<tr><th></th><th>Opel Kadett (L) 1100
1965–1971
Opel Kadett LS 1100
1967–1970</th><th>Opel Kadett (L) 1100 S
1965–1971
Opel Kadett LS 1100 S
1967–1970</th><th>Opel Kadett (L, LS) 1100 SR
1967–1968
Opel Olympia 1100 SR
1967–1970</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>75 x 61 mm</td><td>75 x 61 mm</td><td>75 x 61 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1078 ccm</td><td>1078 ccm</td><td>1078 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>45 PS bei 5000 U/min</td><td>55 PS bei 5400 U/min</td><td>60 PS bei 5200 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>7,6 mkg bei 2800 U/min</td><td>8,3 mkg bei 3000 U/min</td><td>8,5 mkg bei 4400 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 7,8</td><td>1 : 8,8</td><td>1 : 9,2</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 35 PDSI</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 35 PDSI</td><td>2 Fallstromvergaser
Solex 35 PDSI</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle, Antrieb einfache Rollenkette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">3</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Pumpe (4,8 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (3 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="3">12 V 38 oder 44 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="3">300 W. Auf Wunsch bzw. ab 1971 in Serie: Drehstrom 28 oder 35 A</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Antrieb auf Hinterräder</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Schalthebel Wagenmitte. Auf Wunsch Sportschaltung: Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">I. 3,867, II. 2,215, III. 1,432, IV. 1,000</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Ab Februar 1969 auf Wunsch:
Opel Automatik
Hydraulischer Wandler +
3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00
Wählhebel Wagenmitte</td><td></td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>3,89</td><td>3,89. Automatik: 4,375</td><td>3,89</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">Doppel-Querlenker, 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder
Ab August 1968 auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Zentralgelenk-Starrachse
Bis August 1967: Zweiblatt-Halbfedern
Ab August 1967: Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern. Auf Wunsch: Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Zahnstange (17,4 : 1), 3 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td>Trommelbremsen (200 mm ∅)
Bremsfläche 516 cm²
Auf Wunsch: Scheibenbr. vorn
Ab Februar 1967:
Zweikreis-Hydraulik</td><td>Scheibenbr. vorn (238 mm ∅)
Trommelbr. hint. (200 mm ∅)
Ab Februar 1967:
Zweikreis-Hydraulik
Servohilfe</td><td>Scheibenbr. vorn (238 mm ∅)
Trommelbr. hint. (200 mm ∅)
Zweikreis-Hydraulik
Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td colspan="3">2416 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td colspan="3">1100 mit 12"-Rädern: 1250/1280 mm
Alle Wagen mit 13"-Rädern: 1250/1274 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td colspan="3">Limousine 2 Türen: 4105 (L, LS, Olympia: 4182) x 1573 x 1400 mm
Limousine 4 Türen: 4105 (L, LS, Olympia: 4182) x 1614 x 1400 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>4,00 x 12
Bei Scheibenbremsen:
5 J x 13</td><td>5 J x 13</td><td>5 J x 13</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>6,00–12 (4 PR)
Bei Scheibenbremsen:
6,15 oder 155–13 (4 PR)</td><td>6,15 oder 155–13 (4 PR)</td><td>6,15 oder 155–13 (4 PR)</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>10,8/10,6 Meter</td><td>10,8/10,6 Meter</td><td>10,8/10,6 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>2 Türen: 745–755 kg
4 Türen: 765–775 kg</td><td>2 Türen: 760–770 kg
4 Türen: 780–790 kg
Automatik + 20 kg</td><td>2 Türen: 760–770 kg
4 Türen: 780–790 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1160 kg</td><td>1160 kg</td><td>1160 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>125 km/h</td><td>135, Automatik 130 km/h</td><td>140 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>26 sec</td><td>19, Automatik 23 sec</td><td>17 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>9 Liter</td><td>9,5, Automatik 10,5 l Super</td><td>10,5 l Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>40 Liter (im Heck)</td><td>40 Liter (im Heck)</td><td>40 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Opel Kadett B und Olympia Produktionszahlen 1965 bis 1973

	Kadett B Limousinen und Coupés						Kadett Caravan B					Olympia			
	1000	1100	1200	1500	1700	1900	1100	1200	1500	1700	1900	1100	1500	1700	1900
1965	–	87263	–	–	–	–	18200	–	–	–	–	–	–	–	–
1966	–	280568	–	–	–	–	55473	–	–	–	–	–	–	–	–
1967	–	220649	–	4984	385	3525	42005	–	7347	44	1170	11330	5877	2877	1425
1968	–	219401	–	18409	1635	27385	49199	–	8305	179	14069	24709	2446	3128	1245
1969	–	326334	–	3333	2356	31223	51760	–	516	259	24964	18780	136	1797	457
1970	–	316918	–	1217	1545	16896	41089	–	193	195	17831	5534	71	604	221
1971	–	247922	23961	–	–	4100	31068	2352	–	–	1366	–	–	–	–
1972	4418	180589	46415	–	–	130	29646	4668	–	–	10	–	–	–	–
1973	6273	98405	15183	–	–	269	14900	2151	–	–	–	–	–	–	–
	10691	1978049	85559	27943	5921	83528	333340	9171	16361	677	59410	60353	8530	8406	3348
	2191691						418959					80637			
	– 2610650											80637			
	2691287														

Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur

Gesamtmaße
Felgen

Reifen

Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Opel Kadett Coupé 1100 1965–1970 Opel Kadett LS Coupé 1100 1967–1971	Opel Kadett Coupé 1100 S 1965–1970 Opel Kadett LS Coupé 1100 S 1967–1971	Opel Kadett Coupé 1100 SR Opel Olympia Coupé 1100 SR 1967–1970 Opel Kadett LS Coupé 1100 SR 1967–1971	Opel Rallye Kadett 1100 SR 1966–1970 Opel Rallye Kadett LS 1100 SR 1967–1971
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	
75 x 61 mm	75 x 61 mm	75 x 61 mm	
1078 ccm	1078 ccm	1078 ccm	
45 PS bei 5000 U/min	55 PS bei 5400 U/min	60 PS bei 5200 U/min	
7,6 mkg bei 2800 U/min	8,3 mkg bei 3000 U/min	8,5 mkg bei 4400 U/min	
1 : 7,8	1 : 8,8	1 : 9,2	
1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser	
Solex 35 PDSI	Solex 35 PDSI	Solex 35 PDSI	
Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel			
Seitliche Nockenwelle, Antrieb einfache Rollenkette			
3			
Pumpe (4,8 Liter Wasser)			
Druckumlauf (3 Liter Öl)			
12 V 38 oder 44 Ah (im Motorraum)			
300 W. Auf Wunsch bzw. ab 1971 in Serie: Drehstrom 28 oder 35 A	300 W. Auf Wunsch bzw. ab 1971 in Serie: Drehstrom 28 oder 35 A	300 W. Auf Wunsch bzw. ab 1971 in Serie: Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A
Antrieb auf Hinterräder			
Einscheibentrockenkupplung			
Schaltstock Wagenmitte			
4 Gang			
I–IV			
I. 3,867, II. 2,215, III. 1,432, IV. 1,00			
	Ab Februar 1969 auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00 Wählhebel Wagenmitte		
3,89	3,89. Automatik: 4,375	3,89	4,11
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Ab August 1968 auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator	Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Ab August 1968 auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator	Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Ab August 1968 auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator	Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Ab August 1968: Drehstab-Stabilisator
Zentralgelenk-Starrachse 2 Blatt-Halbfedern Ab August 1967: Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Zentralgelenk-Starrachse 2 Blatt-Halbfedern Ab August 1967: Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Stabilisator	Zentralgelenk-Starrachse 2 Blatt-Halbfedern Ab August 1967: Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Stabilisator
Zahnstange (17,4 : 1) 3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,4 : 1) 3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,4 : 1) 3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,4 : 1) 3 Lenkraddrehungen
Trommelbremsen (200 mm ∅) Bremsfläche 516 cm² Auf Wunsch: Scheibenbr. vorn Ab Februar 1967: Zweikreis-Hydraulik	Scheibenbr. vorn (238 mm ∅) Trommelbr. hint. (200 mm ∅) Ab Februar 1967: Zweikreis-Hydraulik Servohilfe	Scheibenbr. vorn (238 mm ∅) Trommelbr. hint. (200 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik Servohilfe	Scheibenbr. vorn (238 mm ∅) Trommelbr. hint. (200 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik Servohilfe
2416 mm	2416 mm	2416 mm	2416 mm
12"-Räder: 1250/1280 mm 13"-Räder: 1250/1274 mm	1250/1274 mm	1250/1274 mm	1252/1276 mm
4182 x 1573 x 1405 mm	4182 x 1573 x 1405 mm	4182 x 1573 x 1405 mm	4182 x 1573 x 1405 mm
4,00 x 12 Bei Scheibenbremsen: 5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13
6,00–12 (4 PR) Bei Scheibenbremsen: 6,15 oder 155–13 (4 PR)	6,15 oder 155–13 (4 PR)	6,15 oder 155–13 (4 PR)	155 SR 13
755 kg	770, Automatik 790 kg	770 kg	780 kg
1160 kg	1160 kg	1160 kg	1160 kg
130 km/h	140, Automatik 135 km/h	145 km/h	148 km/h
26 sec	19, Automatik 22,5 sec	17 sec	17 sec
9 Liter	9,5, Automatik 10,5 l Super	10,5 l Super	10,5 l Super
40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)



Opel Kadett LS
Limousine 2 Türen
1967–1970

Opel Rallye Kadett LS
1967–1971





Opel Kadett Caravan L
Kombi 4 Türen
1967–1970



Opel Olympia
Limousine 4 Türen
1967–1970

Opel Olympia Coupé
1967–1970



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur
Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Opel Kadett (L) 1700 S Opel Kadett LS 1700 S Opel Olympia 1700 S 1967–1970	Opel Kadett Coupé 1700 S Opel Kadett LS Coupé 1700 S Opel Olympia Coupé 1700 S 1967–1970	Opel Olympia Coupé 1900 S 1967–1970	Opel Rallye Kadett 1900 S 1967–1970 Opel Rallye Kadett LS 1900 S 1967–1973
4 (Reihe) 88 x 69,8 mm 1698 ccm 75 PS bei 5200 U/min 13,0 mkg bei 2700 U/min 1 : 9,5 1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI		4 (Reihe) 93 x 69,8 mm 1897 ccm 90 PS bei 5100 U/min 14,9 mkg bei 2800 U/min 1 : 9,5. Ab August 1971: 1 : 9,0 1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DIDTA mit Startautomatik	
Schräg hängend. Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette 5 Pumpe (5,9 Liter Wasser) Druckumlauf (3,3 Liter Öl) 12 V 44 Ah (im Motorraum)			
300 W. Auf Wunsch: Drehstrom	300 W. Auf Wunsch: Drehstrom	300 W. Auf Wunsch: Drehstrom	Drehstrom 28 oder 35 A
Antrieb auf Hinterräder Einscheibentrockenkupplung Schaltstock Wagenmitte 4 Gang I–IV I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00 Ab November 1968 (Rallye Kadett LS: ab Dezember 1970) auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00, Wählhebel Wagenmitte			
3,67 Automatik 3,67	3,67 Automatik 3,67	3,18 Automatik 3,18	3,67 Automatik 3,67
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie Doppel-Querlenker, 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Ab August 1968: Drehstab-Stabilisator Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator Zahnstange (17,4 : 1), 3 Lenkraddrehungen Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			
2416 mm 1250/1274 mm Limousine 2 Türen: 4105 x 1573 x 1400 mm L, LS, Olympia: 4182 x 1573 x 1400 mm Limousine 4 Türen: 1614 breit	2416 mm 1250/1274 mm 4182 x 1573 x 1405 mm	2416 mm 1250/1274 mm 4182 x 1573 x 1405 mm	2416 mm 1252/1276 mm 4182 x 1573 x 1405 mm
5 J x 13 6,15 oder 155 S 13 (4 PR) 10,8/10,6 Meter 2 Türen: 870–880 kg 4 Türen: 890–900 kg Automatik + 20 kg 1280 kg 153, Automatik 148 km/h 14, Automatik 16,5 sec 11, Automatik 12 l Super 40 Liter (im Heck)	5 J x 13 6,15 oder 155 S 13 (4 PR) 10,8/10,6 Meter 880 kg Automatik + 20 kg 1280 kg 155, Automatik 150 km/h 14, Automatik 16,5 sec 11, Automatik 12 l Super 40 Liter (im Heck)	5 J x 13 6,15 oder 155 S 13 (4 PR) 10,8/10,6 Meter 880 kg Automatik + 20 kg 1280 kg 162, Automatik 157 km/h 14 sec 11, Automatik 12 l Super 40 Liter (im Heck)	5 J x 13 155 SR 13 10,8/10,6 Meter 890 kg Automatik + 20 kg 1280 kg 166, Automatik 161 km/h 13 sec 11, Automatik 12 l Super 40 Liter (im Heck)



Opel Kadett L
Limousine 2 Türen
1971–1973



Opel Kadett L
Limousine 4 Türen
1971–1973



Opel Kadett Coupé
1971–1973



Opel Rallye Kadett
1971–1973

	Opel Kadett Caravan (L) 1100 2 Türen 1965–1971 4 Türen 1967–1970	Opel Kadett Caravan (L) 1100 S 2 Türen 1965–1971 4 Türen 1967–1970	Opel Kadett Caravan (L) 1100 SR 2 Türen 1967–1968 4 Türen 1967–1968
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	75 x 61 mm	75 x 61 mm	75 x 61 mm
Hubraum	1078 ccm	1078 ccm	1078 ccm
Leistung	45 PS bei 5000 U/min	55 PS bei 5400 U/min	60 PS bei 5200 U/min
Drehmoment	7,6 mkg bei 2800 U/min	8,3 mkg bei 3000 U/min	8,5 mkg bei 4400 U/min
Verdichtung	1 : 7,8	1 : 8,8	1 : 9,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	2 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI
Ventile	Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb einfache Rollenkette		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Pumpe (4,8 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3 Liter Öl)		
Batterie	12 V 38 oder 44 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	300 W. Auf Wunsch bzw. ab 1971 in Serie: Drehstrom 28 oder 35 A		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,867, II. 2,215, III. 1,432, IV. 1,00		
		Ab Februar 1969 auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00 Wählhebel Wagenmitte	
Antriebs-Übersetzung	3,89	3,89. Automatik: 4,375	3,89
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Ab August 1968 auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Zentralgelenk-Starrachse Bis August 1967: Dreiblatt-Halbfedern bzw. (bei Caravan L) Zweiblatt-Halbfedern Ab August 1967: Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Lenkung	Zahnstange (17,4 : 1), 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Trommelbremsen (200 mm ∅) Bremsfläche 516 cm² Auf Wunsch: Scheibenbr. vorn Ab Februar 1967: Zweikreis-Hydraulik	Scheibenbr. vorn (238 mm ∅) Trommelbr. hint. (200 mm ∅) Ab Februar 1967: Zweikreis-Hydraulik Servohilfe	Scheibenbr. vorn (238 mm ∅) Trommelbr. hint. (200 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik Servohilfe
Allgemeine Daten			
Radstand	2416 mm		
Spur	1100 mit 12"-Rädern: 1250/1280 mm Alle Wagen mit 13"-Rädern: 1250/1274 mm		
Gesamtmaße	Caravan 2 Türen: 4100 (L: 4177) x 1573 x 1395 mm Caravan 4 Türen: 4100 (L: 4177) x 1614 x 1395 mm		
Felgen	4,00 x 12 Bei Scheibenbremsen: 5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13
Reifen	6,00–12 (6 PR) Bei Scheibenbremsen: 6,15 oder 155–13 (6 PR)	6,15 oder 155–13 (6 PR)	6,15 oder 155–13 (6 PR)
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter
Wagengewicht	2 Türen: 780 kg 4 Türen: 800 kg	2 Türen: 800 kg 4 Türen: 820 kg Automatik + 20 kg	2 Türen: 800 kg 4 Türen: 820 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1210 kg Bis Aug. 1967: L 1160 kg	1210 kg Bis Aug. 1967: L 1160 kg	1210 kg
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h	135, Automatik 130 km/h	140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	27 sec	20,5, Automatik 24,5 sec	19,5 sec
Verbrauch/100 km	9,5 Liter	9,5, Automatik 10,5 l Super	10,5 l Super
Kraftstofftank	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)

Anmerkung: Der Opel Kadett Caravan (L) wurde 1967–1970 in geringer Stückzahl auch mit 1700 S-Motor gebaut.

	Opel Kadett (L) 1100 1971–1973	Opel Kadett Coupé 1100 1971–1973	Opel Kadett Caravan (L) 1100 1971–1973
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)		
Bohrung x Hub	75 x 61 mm		
Hubraum	1078 ccm		
Leistung	50 PS bei 5600 U/min		
Drehmoment	7,4 mkg bei 2700 U/min		
Verdichtung	1 : 7,8		
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI		
Ventile	Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Einfach-Rollenkette		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Pumpe (4,8 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3 Liter Öl)		
Batterie	12 V 38 oder 44 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 28 oder 35 A		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte Auf Wunsch Sportschaltung: Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,733, II. 2,243, III. 1,432, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	4,11		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Auf Wunsch: Stabilisator	Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Auf Wunsch: Stabilisator	Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Auf Wunsch: Stabilisator
Hinterradaufhängung	Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Stabilisator
Lenkung	Zahnstange, 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Trommelbremsen (200 mm ∅), Bremsfläche 516 cm² Auf Wunsch: Servohilfe. Auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn		
Allgemeine Daten			
Radstand	2416 mm	2416 mm	2416 mm
Spur	1252/1282 mm	1252/1282 mm	1252/1282 mm
Gesamtmaße	Limousine 2 Türen: 4105 (L 4182) x 1573 x 1400 mm Limousine 4 Türen: 4105 (L 4182) x 1614 x 1400 mm	4182 x 1573 x 1405 mm	4100 x 1573 x 1395 mm L: 4177 x 1573 x 1395 mm
Felgen	4,00 x 12 Bei Scheibenbremsen: 5 J x 13	4,00 x 12 Bei Scheibenbremsen: 5 J x 13	4,00 x 12 Bei Scheibenbremsen: 5 J x 13
Reifen	6,00–12 (4 PR) Bei Scheibenbremsen: 6,15 oder 155–13 (4 PR)	6,00–12 (4 PR) Bei Scheibenbremsen: 6,15 oder 155–13 (4 PR)	6,00–12 (6 PR) Bei Scheibenbremsen: 6,15 oder 155–13 (6 PR)
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter
Wagengewicht	750–775 kg	760 kg	780–785 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1160 kg	1160 kg	1235 kg
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	130 km/h	130 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	21,5 sec	21,5 sec	23 sec
Verbrauch/100 km	10 Liter	10 Liter	10,5 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)

Opel Kadett (L) 1200 S 1971–1973	Opel Kadett Coupé 1200 S 1971–1973	Opel Rallye Kadett 1200 S 1971–1973	Opel Kadett Caravan (L) 1200 S 1971–1973
4 (Reihe) 79 x 61 mm 1196 ccm 60 PS bei 5400 U/min 9,0 mkg bei 3400 U/min 1 : 9,0 1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Einfach-Rollenkette 3 Pumpe (7,8 Liter Wasser) Druckumlauf (3 Liter Öl) 12 V 38 oder 44 Ah (im Motorraum)			
Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A
Antrieb auf Hinterräder Einscheibentrockenkupplung			
Schalthebel Wagenmitte Auf Wunsch Sportschaltung: Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
4 Gang I–IV I. 3,733, II. 2,243, III. 1,432, IV. 1,00			
Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraul. Drehmomentwandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, II. 1,00 Wählhebel Wagenmitte	Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraul. Drehmomentwandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00 Wählhebel Wagenmitte		Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraul. Drehmomentwandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00 Wählhebel Wagenmitte
4,11, Automatik 4,375	4,11, Automatik 4,375	4,11	4,11, Automatik 4,375
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Auf Wunsch: Stabilisator Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Auf Wunsch: Stabilisator Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Stabilisator Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Stabilisator	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie Doppel-Querlenker 2 Blatt-Weitspalt-Querfeder Auf Wunsch: Stabilisator Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Stabilisator
Zahnstange, 3,5 Lenkraddrehungen Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (238 mm Ø), Trommelbremsen hinten (200 mm Ø)			
2416 mm	2416 mm	2416 mm	2416 mm
1252/1282 mm	1252/1282 mm	1254/1278 mm	1252/1282 mm
Limousine 2 Türen: 4105 (L 4182) x 1573 x 1400 mm Limousine 4 Türen: 4105 (L 4182) x 1614 x 1400 mm	4182 x 1573 x 1405 mm	4182 x 1573 x 1405 mm	4100 x 1573 x 1395 mm L: 4177 x 1573 x 1395 mm
5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13
6,15 oder 155–13 (4 PR)	6,15 oder 155–13 (4 PR)	155 SR 13	6,15 oder 155–13 (6 PR)
10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter	10,8/10,6 Meter
780–805 kg Automatik + 25 kg	790 kg Automatik + 25 kg	800 kg	815–820 kg Automatik + 25 kg
1180 kg Automatik + 25 kg	1180 kg Automatik + 25 kg	1180 kg	1255 kg Automatik + 25 kg
140, Automatik 135 km/h	140, Automatik 135 km/h	143 km/h	140, Automatik 135 km/h
17, Automatik 20 sec	17, Automatik 20 sec	17 sec	18,5, Automatik 22 sec
10,5, Automatik 11,5 l Super	10,5, Automatik 11,5 l Super	10,5 l Super	11, Automatik 12 l Super
40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)

Opel GT (1968–1973)

Auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung 1965 überraschte Opel mit einem aufsehenerregenden Grand Tourisme Coupé, abgeleitet vom Opel Kadett und ausgerüstet mit dem 1900 S-Motor. Man stellte den Wagen als Experimentalfahrzeug vor,

	Opel GT 1100 **1968–1970**	**Opel GT 1900** **1968–1973** **Opel GT/J** **1971–1973**
Motor	Opel 1100 SR	Opel 1900 S
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	75 x 61 mm	93 x 69,8 mm
Hubraum	1078 ccm	1897 ccm
Leistung	60 PS bei 5200 U/min	90 PS bei 5100 U/min
Drehmoment	8,5 mkg bei 4400 U/min	14,9 mkg bei 2800 U/min
Verdichtung	1:9,2	1:9,5
Vergaser	2 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 TDID mit Startautomatik
Ventile	Schräg hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Rollenkette	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette
Kurbelwellenlager	3	5
Kühlung	Pumpe (4,6 Liter Wasser)	Pumpe (6 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (2,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3 Liter Öl)
Batterie	12 V 36 Ah (vor dem Motor)	12 V 44 Ah (vor dem Motor)
Lichtmaschine	Drehstrom 336 W	Drehstrom 35 A. Ab 1973: 45 A
Anlasser	0,5 PS	0,8 PS
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Motor hinter Vorderachse	Antrieb auf Hinterräder Motor hinter Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schaltknüppel Wagenmitte	Schaltknüppel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,867, II. 2,215, III. 1,432, IV. 1,00	I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00 Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00 Wählhebel Wagenmitte
Antriebs-Übersetzung	3,89 wahlweise auch 4,11 oder 4,375	3,44 wahlweise auch 3,89 oder 4,22
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Dreiblatt-Weitspalt-Querfeder, auf Wunsch Stabilisator	
Hinterradaufhängung	Zentralgelenk-Starrachse Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, auf Wunsch Stabilisator	
Lenkung	Zahnstange (17,4:1), 3 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅) Trommelbremsen hinten (200 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅) Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)
Allgemeine Daten		
Radstand	2431 mm	2431 mm
Spur	1254/1278 mm	1254/1284 mm
Gesamtmaße	4113 x 1580 x 1225 mm	4113 x 1580 x 1225 mm
Felgen	5 J x 13	5 J x 13
Reifen	155 SR 13	165 HR 13
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 Meter	10,8/10,9 Meter
Wagengewicht	860 kg	960, Automatik 980 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1055 kg Mit verstärkter Federung: 1095 kg	1160 kg Mit verstärkter Federung: 1200 kg
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h	185, Automatik 177 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16,5 sec	11,5, Automatik 14,5 sec
Verbrauch/100 km	11,5 l Super	12,5, Automatik 13,5 l Super
Kraftstofftank	50 Liter (im Heck)	50 Liter (im Heck)

dessen serienmäßige Produktion nicht geplant sei. Dennoch wurde der Opel GT zur Serienreife entwickelt und im September 1968 auf den Markt gebracht. Die Karosserie ließ Opel von der französischen Firma Brissoneaux & Lotz fertigen, montiert wurde der GT im Werk Bochum. Er erzielte auf Anhieb einen ausgezeichneten Verkaufserfolg, wozu seine schnittige Form ebenso beitrug wie die hervorragenden Fahrleistungen. Der 1900 S-Motor verfügte zwar nicht über eine dem Aussehen des Wagens entsprechende Sportlichkeit, ermöglichte andererseits aber einen relativ niedrigen Verkaufspreis. Bis Sommer 1970 wurde der Opel GT alternativ auch mit dem vom Rallye Kadett her bekannten 1100 SR-Motor angeboten, der jedoch hier eindeutig zu schwach war. Auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung 1969 stand ein offener Opel Aero GT, der aber ein Einzelstück blieb.

Im März 1971 erschien der Opel GT/J (= GT Junior). Er entsprach völlig dem GT 1900, doch alle Teile, welche bei diesem verchromt waren, hat man beim GT/J in Mattschwarz gehalten, was ausgezeichnet zum Stil des Wagens paßte. Innen Gummimatten statt Teppich und Signalleuchten statt einiger Anzeigeinstrumente. Der GT/J war von da an weit mehr gefragt als der chromverzierte GT 1900.

Die Produktion des Opel GT lief bis August 1973. Sie wurde beendet, weil das französische Herstellerwerk der Karosserie inzwischen von Renault aufgekauft worden war. Außerdem genügte der GT nicht den verschärften Sicherheits- und Abgasbestimmungen der USA, wohin ein wesentlicher Teil der Produktion geliefert worden war. Die Gesamtproduktion hatte 103373 Wagen betragen.

Preise	**Opel GT 1100**	**Opel GT/J**	**Opel GT 1900**	**Automatik**	**Verbundglas Frontscheibe**	**Heizbare Heckscheibe**
ab Sept. 1968	DM 10780,–	–	DM 11880,–	+ DM 800,–	+ DM 120,–	+ DM 75,–
ab Anfang 1970	DM 11100,–	–	DM 12210,–	+ DM 800,–	+ DM 130,–	+ DM 85,–
ab März 1971	–	DM 10500,–	DM 12210,–	+ DM 850,–	+ DM 135,–	+ DM 90,–
ab Aug. 1971	–	DM 10685,–	DM 12425,–	+ DM 875,–	+ DM 140,–	+ DM 90,–
ab Jan. 1972	–	DM 10990,–	DM 12845,–	+ DM 905,–	+ DM 145,–	+ DM 95,–
ab Febr. 1973	–	DM 11685,–	DM 13645,–	+ DM 955,–	+ DM 150,–	im Preis
Produktion	**1968**	**1969**	**1970**	**1971**	**1972**	**1973**
GT 1100	12	3523	38	–	–	–
GT 1900 und GT/J	529	31474	24304	14715	17398	11380



Opel GT 1900
1968–1973

Opel GT/J
1971–1973

Opel Rekord (1966–1971)

„Rekord C“. Kein früheres Modell des Opel Rekord erreichte dessen Produktionsdauer und Stückzahlen. Fertigungsbeginn 8. August, Pressevorstellung 23. August 1966. Vom vorhergehenden Modell unterscheidet sich der Rekord C durch die Schraubenfeder-Hinterachse, längeren Radstand und vor allem durch die völlig neue Karosserie. Übersichtlichkeit, Platzangebot und Gepäckraum standen zwar nicht in optimalem Verhältnis zu den großzügigen Außenmaßen des Wagens, doch Markenruf und Wirtschaftlichkeit in Verbindung mit der ebenso eleganten wie soliden Präsentation machten den Opel Rekord C zu einem der beliebtesten Wagen auf dem deutschen Markt und in weiten Exportgebieten. Sowohl die Limousinen als auch der nun ebenfalls mit 2 oder 4 Türen angebotene Caravan gefielen den meisten Leuten. Vor allem aber fand das Hardtop-Coupé weithin begeisterte Anerkennung, zumal es nur wenig mehr kostete als die Limousinen.

April 1967: „Sonderausführung Taxi“ der Opel Rekord Viertüren-Limousine. Radstand und Gesamtlänge um 200 mm verlängert. Eingebaute Panzerglas-Trennscheibe. Preis mit 1500-Motor und 3 Gang-Getriebe DM 9950,–. Dieses Modell fand beim Taxigewerbe wenig Zuspruch und wurde bald wieder aufgegeben.

Als weiteres Sondermodell ist seit 1967 der Opel Rekord als Cabriolet 2/2 Sitze vom Karosseriewerk Karl Deutsch (Köln) erhältlich. Entsprechender Umbau der Zweitüren-Limousine kostete etwa DM 4000,–.

Analog zum erfolgreichen Rallye Kadett wurde im September 1967 der Opel Rekord Sprint angekündigt und ab Ende 1967 geliefert. 1900 H-Motor mit 106 PS Leistung. Technisch und ausstattungsmäßig sportlich aufgemacht. Ursprünglich als Coupé sowie als Zwei- und Viertüren-Limousine angeboten, dann aber fast nur als Coupé ausgeliefert. Ende der Produktion Juli 1971. Verkaufszahlen des Opel Rekord Sprint blieben gering, weil die meisten Interessenten dann doch den Commodore bevorzugten.

September 1968: Die Powerglide Zweigang-Automatik wird durch die neue, im General Motors-Werk Straßburg hergestellte Opel Dreigang-Automatik ersetzt. Sie ist in Verbindung mit dem 1700 S- und 1900 S-Motor erhältlich. Der 2200-Sechszylinder-Motor (Produktion Ende 1966 bis Ende 1968) aus dem Programm genommen, da er es weder im Rekord noch im Commodore zu lohnenden Stückzahlen brachte.

Dezember 1971: Produktion des Rekord C beendet. 1,28 Millionen Stück sind insgesamt gebaut worden.

Opel Rekord Limousine 2 Türen 1966–1971



Opel Commodore (1967–1971)

„Commodore A". Ende Februar 1967 startete Opel die neue Modellreihe Commodore. Der vom Opel Rekord C abgeleitete Typ gewann rasch Anerkennung als preisgünstiger Klassewagen für gehobene Ansprüche. Er bot mehr Prestige, mehr Leistung und mehr Fahrkomfort. Vorläufer des Commodore war der frühere Rekord-6, der jedoch einen unausgeglichenen Eindruck machte und folglich wenig Anklang fand. Bezeichnend für die Einschätzung des neuen Typs war es, daß der Rekord C überwiegend als Zweitürer, der Commodore hingegen fast nur als Coupé oder als Viertürer gekauft wurde.

Ab September 1967: Commodore GS mit Zweivergaser-Motor und sportlicher Aufmachung. Sämtliche Commodore-Modelle von jetzt an auf Wunsch mit der unbedingt empfehlenswerten Servolenkung lieferbar.

Das Karosseriewerk Karl Deutsch (Köln) liefert den Opel Commodore als Cabriolet 2/2 Sitze. Umbau der Zweitüren-Limousine kostete etwa DM 4000,–.

Ab September 1968: Die bisher angebotene Powerglide Zweigang-Automatik wird durch die neue, im General Motors-Werk Straßburg hergestellte Opel Dreigang-Automatik ersetzt. Aufpreis etwa DM 1000,–. Drehstrom-Lichtmaschine jetzt serienmäßig. Wegfall des bisher wahlweise lieferbaren 2,2 Liter-Motors.

Ab September 1969: 120 statt 115 PS Leistung bei 2500 S-Motor durch Zenith-Vergaser, Hydrostößel, sechsmal gelagerte Nockenwelle und geänderte Auspuffanlage. Auch 2500 H-Motor erhielt Hydrostößel, welche Laufruhe verbessern und Ventilnachstellen erübrigen. Alle Commodore mit 70 Liter-Tank. Handbremshebel zwischen Vordersitzen statt unter Armaturentafel. Commodore serienmäßig mit H-, Commodore GS mit Gürtelreifen.

Ab März 1970 wird unter Beibehaltung aller bisherigen Modelle zusätzlich der Opel Commodore GS/E mit elektronischer Bosch-Einspritzung angeboten. Mehr Leistung, aber auch unverhältnismäßig höherer Preis. Im April 1970 wird als weitere Version der Opel Commodore GS 2800 vorgestellt, bestückt mit dem 2800 H-Motor des Admiral. Dieser Wagen ist hauptsächlich als Basismodell für Sportzwecke bestimmt, aber auch mit normaler Ausstattung lieferbar.

Im Juli 1971 wird die Produktion des GS 2800, zum Jahresende 1971 die aller übrigen Commodore A eingestellt. Insgesamt sind immerhin 156330 Wagen dieser Serie fertiggestellt worden.



Opel Commodore Limousine 4 Türen 1967–1971





Opel Rekord
Limousine 4 Türen
1966–1971

Opel Rekord
Cabriolet 2 Sitze
(Sonderkarosserie Karl Deutsch, Köln)
1967–1971



Opel Rekord
Taxi-Sonderausführung
1967

Produktion	1966	1967	1968	1969	1970	1971	
Rekord 1500	17323	11820	12249	14295	6044	242	**61973**
Rekord 1700	76501	79495	94120	102360	101942	86803	**541221**
Rekord 1900	27274	58636	54062	82512	103751	81369	**407604**
Rekord 2200	144	6542	2433	1032	–	–	**10151**
Caravan 1500	2662	4286	2269	2750	1590	131	**13688**
Caravan 1700	12120	27851	24980	26256	23798	22690	**137695**
Caravan 1900	3015	9166	10541	16406	23645	18940	**81713**
Caravan 2200	5	1030	400	–	–	–	**1435**
Kastenlieferw.	863	5535	4615	5792	2751	1645	**21201**
	139907	**204361**	**205669**	**251403**	**263521**	**211820**	**1276681**
Commodore 2200	–	810	516	–	–	–	**1326**
Commodore 2500	–	39437	33787	31439	31436	16531	**152630**
Commodore 2800	–	–	–	–	1640	934	**2574**
	–	**40247**	**34303**	**31439**	**33076**	**17465**	**156330**



Opel Rekord Caravan
Kombi 4 Türen
1966–1971



Opel Rekord Caravan
Kombi 2 Türen
1966–1971



Opel Commodore
Limousine 2 Türen
1967–1971

Preise	Rekord 1700 Li. 2 Türen	Rekord L 1700 S Li. 2 Türen	Rekord L 1900 S Li. 4 Türen	Rekord Coupé 1900 S	Rekord Sprint 1900 H	Caravan 1700 2 Türen	Caravan L 1900 S 4 Türen
Aug. 1966	DM 7630,–	DM 8480,–	DM 9095,–	DM 8975,–	–	DM 7990,–	DM 9560,–
Aug. 1967	DM 7670,–	DM 8520,–	DM 9145,–	DM 9015,–	DM 9775,–	DM 8035,–	DM 9605,–
Aug. 1968	DM 7700,–	DM 8050,–	DM 8575,–	DM 9030,–	DM 9865,–	DM 8065,–	DM 9100,–
Aug. 1970	DM 8100,–	DM 8505,–	DM 8950,–	DM 9465,–	DM 10360,–	DM 8490,–	DM 9500,–
Dez. 1970	DM 8590,–	DM 9130,–	DM 9535,–	DM 10060,–	DM 11105,–	DM 9000,–	DM 10250,–
Aug. 1971	DM 8825,–	DM 9385,–	DM 9815,–	DM 10360,–	–	DM 9245,–	DM 10385,–

Preise	Commodore 2500 S Li. 2 Türen	Commodore 2500 S Li. 4 Türen	Commodore 2500 S Coupé	Commodore GS Li. 4 Türen	Commodore GS Coupé	Commodore GS/E Coupé	Commodore GS 2800 Coupé
Febr. 1967	DM 9775,–	DM 10200,–	DM 10350,–	–	–	–	–
Sept. 1967	DM 9820,–	DM 10240,–	DM 10390,–	DM 11190,–	DM 11340,–	–	–
Aug. 1968	DM 10025,–	DM 10355,–	DM 10485,–	DM 11295,–	DM 11445,–	–	–
Sept. 1969	DM 10135,–	DM 10445,–	DM 10595,–	DM 11405,–	DM 11555,–	–	–
Aug. 1970	DM 10920,–	DM 11135,–	DM 11290,–	DM 12300,–	DM 12455,–	DM 13565,–	DM 13100,–
Dez. 1970	DM 11575,–	DM 11905,–	DM 12160,–	DM 13145,–	DM 13405,–	DM 14600,–	DM 13600,–
Aug. 1971	DM 11890,–	DM 12230,–	DM 12500,–	DM 13530,–	DM 13800,–	DM 15010,–	–

	Opel Rekord Opel Rekord Caravan (1500) 1966–1970	Opel Rekord (L) Opel Rekord Caravan (L) (1700) 1966–1971
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	82,5 x 69,8 mm	88 x 69,8 mm
Hubraum	1492 ccm	1698 ccm
Leistung	58 PS bei 4800 U/min Ab Febr. 1968: 60 PS bei 5200 U/min	60 PS bei 4600 U/min Ab Febr. 1968: 66 PS bei 5300 U/min
Drehmoment	10,5 mkg bei 2500 U/min	11,8 mkg bei 2300 U/min Ab Febr. 1968: 12,0 mkg bei 2550 U/min
Verdichtung	1 : 8,2	1 : 8,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Opel (Lizenz Carter) 36 Ø Ab Sept. 1969: Solex 35 PDSI	1 Fallstromvergaser Opel (Lizenz Carter) 36 Ø Ab Jan. 1969: Solex 35 PDSI
Kurbelwellenlager	5	5
Ventile	Schräg hängend, Stößel und Kipphebel, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Kette	
Kühlung	Pumpe (6,4 Liter Wasser)	Pumpe (6,1 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,6 Liter Öl)	Druckumlauf (3,6 Liter Öl)
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	350 W. Auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie: Drehstrom 28 A	350 W. Auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie: Drehstrom 28 A
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Bis 1970 auf Wunsch bei 3 Gang: Olymat	Einscheibentrockenkupplung Bis 1970 auf Wunsch bei 3 Gang: Olymat
Schaltung	Lenkrad- oder (nur bei 4 Gang) Mittelschaltung	Lenkrad- oder (nur bei 4 Gang) Mittelschaltung
Getriebe	3 Gang / 4 Gang	3 Gang (bis 1979) / 4 Gang
Synchronisierung	I–III / I–IV	I–III / I–IV
Übersetzungen	3 Gang: I. 3,235 II. 1,681 III. 1,000 4 Gang: I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000	3 Gang: I. 3,235 II. 1,681 III. 1,000 4 Gang: I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,22	3,89
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator	
Hinterradaufhängung	Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern. Auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator	
Lenkung	Kugelumlauf (17,1 : 1), 3,25 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Scheibenbremsen vorn (238 mm Ø), Trommelbremsen hinten (230 mm Ø) Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	
Allgemeine Daten		
Radstand	2668 mm	
Spur	1412/1410 mm	
Gesamtmaße	Limousine 2 Türen: 4550 (L: 4574) x 1754 x 1460 mm Limousine 4 Türen: 4550 (L: 4574) x 1758 x 1457 mm Caravan 2 und 4 Türen: 4550 (L: 4580) x 1758 x 1465 mm	
Felgen	5 J x 13	5 J x 13
Reifen	6,40–13 (4 PR, Caravan 6 PR)	6,40–13 (4 PR, Caravan 6 PR)
Wendekreis links/rechts	10,9/10,7 Meter	10,9/10,7 Meter
Wagengewicht	Limousinen 1025–1070 kg Caravan 1090–1115 kg	Limousinen 1025–1070 kg Caravan 1090–1135 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1480, Caravan 1660 kg	1480–1505 kg, Caravan 1665 kg
Höchstgeschwindigkeit	Limousinen 133, 60 PS 136 km/h Caravan 130, 60 PS 133 km/h	Limousinen 138, 66 PS 141 km/h Caravan 135, 66 PS 138 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	Limousinen 26, 60 PS 24 sec Caravan 28, 60 PS 26 sec	Limousinen 22, 66 PS 20 sec Caravan 24, 66 PS 22 sec
Verbrauch/100 km	Limousinen 11 Liter Caravan 11,5 Liter	Limousinen 11,5 Liter Caravan 12 Liter
Kraftstofftank	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)

Opel Rekord (L) Opel Rekord Caravan (L) (1700 S) 1966–1971	Opel Rekord (L) Opel Rekord Caravan (L) (1900 S) 1966–1971	Opel Rekord (L) Opel Rekord Caravan (L) (2200) 1967–1968
4 (Reihe) 88 x 69,8 mm 1698 ccm 75 PS bei 5200 U/min	4 (Reihe) 93 x 69,8 mm 1897 ccm 90 PS bei 5100 U/min	6 (Reihe) 82,5 x 69,8 mm 2239 ccm 95 PS bei 4800 U/min
13,0 mkg bei 2700 U/min	14,9 mkg bei 2800 U/min	16,0 mkg bei 3200 U/min
1 : 8,8 1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT-6 mit Startautomatik	1 : 9,0 1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/35 (Automatik 32/32) DIDTA-4 mit Startautomatik	1 : 8,2 1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DIDTA-4 mit Startautomatik
5	5	7
Schräg hängend, Stößel und Kipphebel, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette		
Pumpe (6,1 Liter Wasser) Druckumlauf (3,6 Liter Öl) 12 V 44 Ah (im Motorraum) 350 W. Auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie: Drehstrom 28 A	Pumpe (5,7 Liter Wasser) Druckumlauf (3,6 Liter Öl) 12 V 44 Ah (im Motorraum) 350 W. Auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie: Drehstrom 28 A	Pumpe (9,5 Liter Wasser) Druckumlauf (4,5 Liter Öl) 12 V 44 Ah (im Motorraum) 350 W. Auf Wunsch: Drehstrom 28 A
Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle Einscheibentrockenkupplung Bis 1970 auf Wunsch bei 3 Gang: Olymat	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle Einscheibentrockenkupplung	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle Einscheibentrockenkupplung
Lenkrad- oder (nur bei 4 Gang) Mittelschaltung	Lenkrad- oder (nur bei 4 Gang) Mittelschaltung	Lenkrad- oder (nur bei 4 Gang) Mittelschaltung
3 Gang (bis 1970): I–III I. 3,235 II. 1,681 III. 1,000 4 Gang: I–IV I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000	3 Gang (bis 1970): I–III I. 3,235 II. 1,681 III. 1,000 4 Gang: I–IV I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000	3 Gang: I–III I. 3,235 II. 1.681 III. 1,000 4 Gang: I–IV I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000
	Auf Wunsch bis August 1968: Powerglide Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte I. 4,55–1,82, II. 4,55–1,00	
Auf Wunsch ab September 1968: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00		
4,22 oder 3,89. Automatik 4,22	3,89. Opel Automatik: 3,67	3,67
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern. Auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator		
Kugelumlauf (17,1 : 1), 3,25 Lenkraddrehungen. Auf Wunsch bei 2200: Servohilfe		
Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)		
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		
2668 mm		
1412/1410 mm		
Limousine 2 Türen: 4550 (L: 4574) x 1754 x 1460 mm Limousine 4 Türen: 4550 (L: 4574) x 1758 x 1457 mm Caravan 2 und 4 Türen: 4550 (L: 4580) x 1758 x 1465 mm		
5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13
6,40 S 13 (4 PR, Caravan 6 PR)	6,40 S 13 (4 PR, Caravan 6 PR)	6,40 S 13 (4 PR, Caravan 6 PR)
11,9/11,7 Meter	11,9/11,7 Meter	11,9/11,7 Meter
Limousinen 1025–1070 kg Caravan 1090–1135 kg Automatik + 25 kg	Limousinen 1025–1070 kg Caravan 1090–1135 kg Automatik + 25 kg	Limousinen 1080–1125 kg Caravan 1170–1215 kg Automatik + 25 kg
1480–1505 kg, Caravan 1665 kg	1480–1505 kg, Caravan 1665 kg	1540 kg, Caravan 1720 kg
Limousinen 150, Automatik 147 km/h Caravan 148, Automatik 145 km/h	Limousinen 158, Automatik 155 km/h Caravan 155, Automatik 152 km/h	Limousinen 163, Automatik 158 km/h Caravan 160, Automatik 155 km/h
Limousinen 18, Automatik 20 sec Caravan 20, Automatik 22 sec	Limousinen 16, Automatik 18 sec Caravan 18, Automatik 20 sec	Limousinen 15, Automatik 17 sec Caravan 17, Automatik 19 sec
Limousinen 11,5, Automatik 12,5 l Super Caravan 12, Automatik 13 l Super	Limousinen 12, Automatik 13 l Super Caravan 12,5, Automatik 13,5 l Super	Limousinen 13, Automatik 14 Liter Caravan 13,5, Automatik 14,5 Liter
55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)



Opel Rekord Coupé 1966–1971



Opel Rekord Sprint Coupé 1967–1971



Opel Commodore Coupé 1967–1971



Opel Commodore GS Coupé 1967–1971

Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

<table>
<tr><th>Opel Rekord Coupé
(1700 S)
1966–1971</th><th>Opel Rekord Coupé
(1900 S)
1966–1971</th><th>Opel Rekord Coupé
(2200)
1967–1968</th><th>Opel Rekord Sprint Coupé
(1900 H)
1967–1971</th></tr>
<tr><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td><td>6 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>88 x 69,8 mm</td><td>93 x 69,8 mm</td><td>82,5 x 69,8 mm</td><td>93 x 69,8 mm</td></tr>
<tr><td>1698 ccm</td><td>1897 ccm</td><td>2239 ccm</td><td>1897 ccm</td></tr>
<tr><td>75 PS bei 5200 U/min</td><td>90 PS bei 5100 U/min</td><td>95 PS bei 4800 U/min</td><td>106 PS bei 5600 U/min</td></tr>
<tr><td>13,0 mkg bei 2700 U/min</td><td>14,9 mkg bei 2800 U/min</td><td>16,0 mkg bei 3200 U/min</td><td>16,0 mkg bei 3650 U/min</td></tr>
<tr><td>1 : 8,8</td><td>1 : 9,0</td><td>1 : 8,2</td><td>1 : 9,5</td></tr>
<tr><td>1 Fallstromvergaser
Solex 35 PDSIT-6
mit Startautomatik</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/35 (Automatik 32/32)
DIDTA-4 mit Startautomatik</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/32 DIDTA-4
mit Startautomatik</td><td>2 Fallstromvergaser
Weber 40 DFO</td></tr>
<tr><td colspan="4">Schräg hängend, Stößel und Kipphebel, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette</td></tr>
<tr><td>5</td><td>5</td><td>7</td><td>5</td></tr>
<tr><td>Pumpe (6,1 Liter Wasser)</td><td>Pumpe (5,7 Liter Wasser)</td><td>Pumpe (9,5 Liter Wasser)</td><td>Pumpe (6,1 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Druckumlauf (3,6 Liter Öl)</td><td>Druckumlauf (3,6 Liter Öl)</td><td>Druckumlauf (4,5 Liter Öl)</td><td>Druckumlauf (3,6 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>350 W</td><td>350 W</td><td>350 W</td><td>Drehstrom 35 A</td></tr>
<tr><td>Auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie:
Drehstrom 28 A</td><td>Auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie:
Drehstrom 28 A</td><td>Auf Wunsch:
Drehstrom 28 A</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Antrieb auf Hinterräder, geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Auf Wunsch bis August 1968: Powerglide
Hydraulischer Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte
I. 4,55–1,82, II. 4,55–1,00</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Auf Wunsch ab September 1968: Opel Automatik
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4,22 oder 3,89</td><td>3,89. Opel Automatik: 3,67</td><td>3,67</td><td>3,67</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator
Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern
Auf Wunsch bzw. (bei 1900 H) Serie: Drehstab-Stabilisator
Kugelumlauf (17,1 : 1), 3,25 Lenkraddrehungen. Auf Wunsch bei 2200: Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (238 mm, bei 1900 H 271 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td></tr>
<tr><td>2668 mm</td><td>2668 mm</td><td>2668 mm</td><td>2668 mm</td></tr>
<tr><td>1412/1410 mm</td><td>1412/1410 mm</td><td>1412/1410 mm</td><td>1410/1410 mm</td></tr>
<tr><td>4574 x 1754 x 1435 mm</td><td>4574 x 1754 x 1435 mm</td><td>4574 x 1754 x 1435 mm</td><td>4574 x 1754 x 1430 mm</td></tr>
<tr><td>5 J x 13</td><td>5 J x 13</td><td>5 J x 13</td><td>5 J x 14</td></tr>
<tr><td>6,40 S 13 (4 PR)</td><td>6,40 S 13 (4 PR)</td><td>6,40 S 13 (4 PR)</td><td>165 S 14 (4 PR)</td></tr>
<tr><td>11,9/11,7 Meter</td><td>11,9/11,7 Meter</td><td>11,9/11,7 Meter</td><td>12,0/11,8 Meter</td></tr>
<tr><td>1085, Automatik 1110 kg</td><td>1085, Automatik 1110 kg</td><td>1145, Automatik 1170 kg</td><td>1175 kg</td></tr>
<tr><td>1480–1505 kg</td><td>1480–1505 kg</td><td>1540 kg</td><td>1510 kg</td></tr>
<tr><td>153, Automatik 150 km/h</td><td>161, Automatik 158 km/h</td><td>167, Automatik 162 km/h</td><td>175 km/h</td></tr>
<tr><td>18, Automatik 20 sec</td><td>16, Automatik 18 sec</td><td>15, Automatik 17 sec</td><td>12 sec</td></tr>
<tr><td>11,5, Automatik 12,5 l Super</td><td>12, Automatik 13 l Super</td><td>13, Automatik 14 Liter</td><td>14 l Super</td></tr>
<tr><td>55 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>Opel Commodore
Opel Commodore Coupé
(2200)
1967–1968</th><th>Opel Commodore
Opel Commodore Coupé
(2500 S)
1967–1971</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>6 (Reihe)</td><td>6 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>82,5 x 69,8 mm</td><td>87 x 69,8 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>2239 ccm</td><td>2490 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>95 PS bei 4800 U/min</td><td>115 PS bei 5200 U/min
Ab Aug. 1969: 120 PS bei 5500 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>16,0 mkg bei 3200 U/min</td><td>17,7 mkg bei 3800 U/min
Ab Aug. 1969: 17,7 mkg bei 4200 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 8,2</td><td>1 : 9,5</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/32 DIDTA-4
mit Startautomatik</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/35 DIDTA-4 bzw.
ab Aug. 1969 Zenith 35/40 INAT
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="2">Schräg hängend, Stößel und Kipphebel, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Kette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="2">7</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="2">Pumpe (9,5 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="2">Druckumlauf (4,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="2">12 V 44 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="2">350 W. Ab 1968: Drehstrom 28 A</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder, geteilte Kardanwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="2">Schalthebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="2">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="2">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="2">I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td></td><td>Auf Wunsch: Powerglide
Hydraul. Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte
I. 4,55–1,82, II. 4,55–1,00</td><td>Auf Wunsch bis Aug. 1968: Powerglide
Hydraul. Wandler + 2 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte
I. 4,55–1,82, II. 4,55–1,00
Auf Wunsch ab Sept. 1968: Opel Automatik
Hydraul. Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>3,67</td><td>3,56</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="2">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="2">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="2">Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="2">Kugelumlauf (18,5 : 1), 3,7 Lenkraddrehungen. Auf Wunsch: Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="2">Scheibenbremsen vorn (271 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td colspan="2">2668 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td colspan="2">1410/1410 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td colspan="2">Limousine 2 Türen: 4574 x 1754 x 1445 mm
Limousine 4 Türen: 4574 x 1758 x 1440 mm
Coupé: 4574 x 1754 x 1435 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>5 J x 14</td><td>5 J x 14</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>165 S 14</td><td>165 S 14
Ab Aug. 1969: 165 H 14 oder 165 HR 14</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>12,3/12,0 Meter</td><td>12,3/12,0 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>1130–1185 kg, Automatik + 25 kg</td><td>1130–1185 kg, Automatik + 25 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1565 kg</td><td>1565 kg. Ab Aug. 1969: 1605 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>167, Automatik 162 km/h</td><td>170, Automatik 165 km/h
Ab Aug. 1969: 175, Automatik 170 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>16, Automatik 17 sec</td><td>13, Automatik 15 sec
Ab Aug. 1969: 12, Automatik 13,5 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>13, Automatik 14 Liter</td><td>13,5, Automatik 14,5 l Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>55 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)
Ab Aug. 1969: 70 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Opel Commodore GS
Opel Commodore GS Coupé
(2500 H)
1967–1971</th><th>Opel Commodore GS/E
Opel Commodore GS/E Coupé
(2500 E)
1970–1971</th><th>Opel Commodore GS 2800
Opel Commodore GS 2800 Coupé
(2800 H)
1970–1971</th></tr>
<tr><td>6 (Reihe)</td><td>6 (Reihe)</td><td>6 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>87 x 69,8 mm</td><td>87 x 69,8 mm</td><td>92 x 69,8 mm</td></tr>
<tr><td>2490 ccm</td><td>2490 ccm</td><td>2784 ccm</td></tr>
<tr><td>130 PS bei 5300 U/min</td><td>150 PS bei 5800 U/min</td><td>145 PS bei 5200 U/min</td></tr>
<tr><td>19,0 mkg bei 4250 U/min</td><td>20,0 mkg bei 4500 U/min</td><td>22,7 mkg bei 3700 U/min</td></tr>
<tr><td>1 : 9,5</td><td>1 : 9,5</td><td>1 : 9,5</td></tr>
<tr><td>2 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT
mit Startautomatik</td><td>Elektronisch gesteuerte
Bosch Einspritzung</td><td>2 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td colspan="3">Schräg hängend, Stößel und Kipphebel, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette</td></tr>
<tr><td colspan="3">7</td></tr>
<tr><td colspan="3">Pumpe (9,5 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Druckumlauf (4,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td colspan="3">12 V 44 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Drehstrom 55 A</td></tr>
<tr><td colspan="3">Antrieb auf Hinterräder, geteilte Kardanwelle</td></tr>
<tr><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td colspan="3">Schalthebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="3">4 Gang</td></tr>
<tr><td colspan="3">I–IV</td></tr>
<tr><td colspan="3">I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>Auf Wunsch bis Aug. 1968: Powerglide
Hydraul. Wandler + 2 Gang-Planetengetr.
Wählhebel u. Lenkrad oder Wagenmitte
I. 4,55–1,82, II. 4,55–1,00
Auf Wunsch ab Sept. 1968: Opel Automatik
Hydraul. Wandler + 3 Gang-Planetengetr.
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00</td><td>Auf Wunsch: Opel Automatik
Hydraul. Wandler + 3 Gang-Planetengetr.
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00</td><td>Auf Wunsch: Opel Automatik
Hydraul. Wandler + 3 Gang-Planetengetr.
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00</td></tr>
<tr><td>3,56</td><td>3,56 oder 3,45</td><td>3,56</td></tr>
<tr><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td colspan="3">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="3">Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="3">Kugelumlauf (18,5 : 1), 3,7 Lenkraddrehungen. Auf Wunsch: Servohilfe</td></tr>
<tr><td colspan="3">Scheibenbremsen vorn (271 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td></tr>
<tr><td colspan="3">2668 mm</td></tr>
<tr><td colspan="3">1410/1410 mm</td></tr>
<tr><td colspan="3">Limousine 2 Türen: 4574 x 1754 x 1445 mm
Limousine 4 Türen: 4574 x 1758 x 1440 mm
Coupé: 4574 x 1754 x 1435 mm</td></tr>
<tr><td>5 J x 14</td><td>5 J x 14</td><td>5 J x 14</td></tr>
<tr><td>165 S 14
Ab Aug. 1969: 165 HR 14</td><td>165 HR 14</td><td>165 HR 14</td></tr>
<tr><td>12,3/12,0 Meter</td><td>12,3/12,0 Meter</td><td>12,3/12,0 Meter</td></tr>
<tr><td>1160–1220 kg, Automatik + 25 kg</td><td>1185–1230 kg, Automatik + 25 kg</td><td>1200–1245 kg, Automatik + 25 kg</td></tr>
<tr><td>1580 kg. Ab Aug. 1969: 1640 kg</td><td>1640 kg</td><td>1640 kg</td></tr>
<tr><td>180, Automatik 175 km/h</td><td>192, Automatik 184 km/h</td><td>190, Automatik 185 km/h</td></tr>
<tr><td>10, Automatik 12 sec</td><td>9,5, Automatik 11 sec</td><td>11, Automatik 12 sec</td></tr>
<tr><td>14, Automatik 15 l Super</td><td>14, Automatik 15 l Super</td><td>15, Automatik 16 l Super</td></tr>
<tr><td>55 Liter (im Heck)
Ab Aug. 1969: 70 Liter (im Heck)</td><td>70 Liter (im Heck)</td><td>70 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Opel Kadett (ab 1973)

„Kadett C". Ab August 1973. Erhielt unter Beibehaltung der bewährten Mechanik eine neue, elegant gezeichnete, funktionell gestaltete und von Anfang an sauber verarbeitete Karosserie. Dieser Kadett erwies und erweist sich als ein auch in Krisenzeiten marktgängiges Modell, denn er ist nicht nur preiswert und wirtschaftlich, sondern wirkt auch und gerade wegen seiner gekonnten Einfachheit überzeugend. Geliefert werden Zwei- und Viertüren-Limousine, Fließheck-Coupé und Caravan wahlweise mit 1200-Normalbenzin- oder 1200 S-Motor sowie (ab März 1974) auch wieder mit dem alten 1 Liter-Motor. Mit letzterem zeigt der Kadett allerdings recht müde Fahrleistungen, ohne deshalb im Betrieb billiger zu sein als mit 1200 N-Motor. Ab Januar 1975 erhält der Kadett erweiterte Grundausstattung mit Scheibenbremsen vorn, 13"-Reifen, sogenannter Sportschaltung, verstellbarer Rückenlehne für Beifahrersitz sowie Innenbetätigung des Haubenverschlusses. Ende Mai 1975 wird als zusätzliches Modell der Opel Kadett City (L) eingeführt, eine Kombilimousine mit 2 Türen und Heckklappe, 20 cm kürzer als alle anderen Kadett-Modelle, 100 DM teurer als die Stufenheck-Limousine mit 2 Türen. Nochmals erweiterte Grundausstattung aller Modelle mit heizbarer Heckscheibe, stärkerer Lichtmaschine und Servobremsen.

Preise	**Kadett 1000/1200 Li. 2 Türen**	**Kadett L 1000/1200 Li. 2 Türen**	**Kadett L 1000/1200 Li. 4 Türen**	**Kadett L 1200 S Li. 4 Türen**	**Kadett Caravan 1000/1200**	**Kadett Coupé 1200 S**	**Kadett Coupé 1200 SR**
Aug. 1973	DM 7175,–	DM 7840,–	DM 8215,–	DM 8815,–	DM 7815,–	DM 8880,–	DM 9585,–
März 1974	DM 7680,–	DM 8390,–	DM 8790,–	DM 9430,–	DM 8360,–	DM 9500,–	DM 10260,–
Juni 1974	DM 8050,–	DM 8800,–	DM 9250,–	DM 9925,–	DM 8800,–	DM 9970,–	DM 10765,–
Jan. 1975	DM 8200,–	DM 8900,–	DM 9350,–	DM 9620,–	DM 8950,–	DM 9570,–	DM 10350,–
März 1975	DM 8815,–	DM 9570,–	DM 10055,–	DM 10345,–	DM 9620,–	DM 10290,–	DM 10950,–



**Opel Kadett L
Limousine 2 Türen
ab 1973**

**Opel Kadett City L
Kombilimousine 2 Türen
ab 1975**



	Opel Kadett (L) 1000 ab 1974	Opel Kadett (L) 1200 ab 1973	Opel Kadett (L) 1200 S(R) ab 1973
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	72 x 61 mm	79 x 61 mm	79 x 61 mm
Hubraum	993 ccm	1196 ccm	1196 ccm
Leistung	40 PS (29 kW) bei 5400 U/min	52 PS (38 kW) bei 5600 U/min	60 PS (44 kW) bei 5400 U/min
Drehmoment	7,0 mkg bei 2800 U/min	8,0 mkg bei 3400 U/min	9,0 mkg bei 3400 U/min
Verdichtung	1 : 7,9	1 : 7,8	1 : 9,2. Ab 1975: 1 : 9,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 30 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 30 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI
Ventile	Schräg hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Einfach-Rollenkette		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Pumpe (4,6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (2,8 Liter Öl)		
Batterie	12 V 36 oder 44 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 28 A (= 390 W). Auf Wunsch bzw. (ab Mai 1975) Serie: 45 A (= 630 W)		
Anlasser	0,5 PS		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Einteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Limousinen und Caravan (bis Ende 1974): Schalthebel Wagenmitte Coupé sowie (ab Jan. 1975) alle Modelle: Schaltstock Wagenmitte („Sportschaltung")		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,733, II. 2,243, III. 1,432, IV. 1,00		
			Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, II. 1,00 Wählhebel Wagenmitte
Antriebs-Übersetzung	4,11	4,11	4,11
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Zentralgelenk-Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Teleskopstoßdämpfer senkrecht, bei City und Caravan schräg stehend eingebaut Auf Wunsch bzw. (bei Caravan und bei 1200 S) Serie: Drehstab-Stabilisator		
Lenkung	Zahnstange, 3,8 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik Trommelbremsen (200 mm ∅), Bremsfläche 516 cm² Auf Wunsch bzw. (ab Januar 1975) Serie: Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅) Auf Wunsch bzw. (ab Mai 1975) Serie: Servohilfe		Zweikreis-Hydraulik Scheibenbr. vorn (238 mm ∅) Trommelbr. hint. (200 mm ∅) Servohilfe
Allgemeine Daten			
Radstand	2395 mm		
Spur	1300/1299 mm		
Gesamtmaße	4124 x 1580 x 1375 (Coupé 1335) mm. City: 3922 x 1580 x 1380 mm Caravan: 4138 x 1580 x 1385 mm		
Felgen	Bis Ende 1974: 4,00 x 12 Auf Wunsch (bis Ende 1974) bzw. Serie (ab 1975): 5 J x 13		5 J x 13 Auf Wunsch: 5½ J x 13
Reifen	Bis Ende 1974: 6,00–12 (4 PR, Caravan 6 PR) Auf Wunsch (bis Ende 1974) bzw. Serie (ab 1975): 155 SR 13		155 SR 13 Auf Wunsch: 175/70 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,0/10,2 Meter		10,0/10,2 Meter
Wagengewicht	765–795, Caravan 805 kg		795–825, Caravan 835 kg Automatik + 25 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousinen 1180–1205 kg Coupé 1140, Caravan 1250 kg		Limousinen 1210–1220 kg Coupé 1170, Caravan 1280 kg Automatik + 25 kg
Höchstgeschwindigkeit	127 km/h	139 km/h	146, Automatik 141 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	26 sec Caravan 28,5 sec	20 sec Caravan 22 sec	17,5, Automatik 21 sec Caravan 19, Autom. 22,5 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter	9,5 Liter	9,5, Automatik 10,5 l Super
Kraftstofftank	44 Liter (über Hinterachse) City: 36 Liter (im Heck) Caravan: 44 Liter (im Heck)	44 Liter (über Hinterachse) City: 36 Liter (im Heck) Caravan: 44 Liter (im Heck)	44 Liter (über Hinterachse) City: 36 Liter (im Heck) Caravan: 44 Liter (im Heck)



Opel Kadett L
Limousine 4 Türen
ab 1973



Opel Kadett Caravan L
Kombi 2 Türen
ab 1973



Opel Kadett Coupé
ab 1973



Opel Kadett Coupé SR
ab 1973

Opel Ascona (ab 1970)

Neue Modellreihe zwischen Kadett und Rekord. Ersetzt Opel Olympia. Vorstellung und Produktionsbeginn November 1970. Neue Karosserien, Fahrwerk vom Kadett, Motoren vom Rekord abgeleitet. Sieht weniger attraktiv aus als der Hauptkonkurrent

Ford Taunus, ist diesem aber an Funktionsschliff und Verarbeitungsqualität überlegen. Wichtigster Kundenkreis: Aufsteiger vom Kadett. Zur Grundausstattung des Opel Ascona zählen der 1600- und der 1600 S-Motor. Ab März 1971 ist er jedoch auch mit 1900 S-Motor und andererseits in den Limousinen ab März 1972 (Export ab Juli 1971) mit 1200 S-Motor erhältlich. Außer der Zwei- und Viertüren-Limousine, jeweils in Normal- und L-Ausführung, gibt es den Zweitüren-Kombi in den ersten Jahren nur als luxuriösen Voyage, dann ab März 1974 auch als normal ausgestatteten Ascona Caravan. Ab September 1973 schwarzer Plastik-Kühlergrill mit größerem Opel-Zeichen sowie serienmäßig Dreipunktgurte für Vordersitze. Ab Januar 1975 Leistung des 1600- und des 1600 S-Motors auf 60 bzw. 75 PS reduziert.

Opel Manta (ab 1970)

Sportliche Version des Opel Ascona. Insofern notwendige Ergänzung des Opel-Programms, weil dieses bis dahin keine Alternative für den seit Anfang 1969 außerordentlich erfolgreichen Ford Capri bot. Karosserie des Manta von unaufdringlicher Eleganz, weniger auffallend, aber auch weniger attraktiv als die des Capri. Dafür besticht der Manta durch gepflegtere Verarbeitung und Technik. Unbefriedigend funktionieren allerdings Heizung und Scheibenwischer. Opel Manta und Ford Capri in Leistung und Fahreigenschaft gleichwertig, aber auch in bezug auf die steife Federung. Vorstellung und Produktionsbeginn des Manta Mitte September 1970. Ursprünglich standen nur der 1600-, der 1600 S- und der 1900 S-Motor zur Wahl. Hinzu kamen ab März 1972 der 1200 S-Motor und ferner ab März 1974 (vorgestellt zur Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1973) der Manta GT/E mit 1900-Einspritzmotor. An Ausstattungsvarianten existieren der Manta, der Manta L, der Manta RS und (seit Herbst 1972) der besonders anspruchsvoll ausstaffierte Manta Berlinetta. Ab Januar 1975 Leistung des 1600- und des 1600 S-Motors auf 60 bzw. 75 PS reduziert.

Preise	**Ascona 1200 S Li. 2 Türen**	**Ascona 1600 Li. 2 Türen**	**Ascona L 1600 Li. 2 Türen**	**Ascona L 1600 Li. 4 Türen**	**Ascona L 1900 S Li. 4 Türen**	**Ascona Caravan 1600**	**Ascona Voyage 1600**
Dez. 1970	–	DM 7365,–	DM 7965,–	DM 8365,–	–	–	DM 8580,–
April 1971	–	DM 7365,–	DM 7965,–	DM 8365,–	DM 8695,–	–	DM 8580,–
Aug. 1971	–	DM 7645,–	DM 8265,–	DM 8680,–	DM 9025,–	–	DM 8900,–
Jan. 1972	–	DM 7895,–	DM 8545,–	DM 8985,–	DM 9350,–	–	DM 9195,–
März 1972	DM 7550,–	DM 7895,–	DM 8545,–	DM 8985,–	DM 9350,–	–	DM 9195,–
Jan. 1973	DM 7985,–	DM 8350,–	DM 9160,–	DM 9625,–	DM 10010,–	–	DM 9845,–
Aug. 1973	DM 8110,–	DM 8475,–	DM 9295,–	DM 9760,–	DM 10145,–	–	DM 9980,–
März 1974	DM 8600,–	DM 8985,–	DM 9855,–	DM 10345,–	DM 10755,–	DM 9795,–	DM 10580,–
Juni 1974	DM 9045,–	DM 9450,–	DM 10350,–	DM 10800,–	DM 11230,–	DM 10300,–	DM 11100,–
März 1975	DM 9725,–	DM 10160,–	DM 11130,–	DM 11615,–	DM 11945,–	DM 11075,–	DM 11935,–

Preise	**Manta 1200 S**	**Manta 1600**	**Manta L 1600 S**	**Manta SR 1600 S**	**Manta Berlinetta 1600 S**	**Manta SR 1900 S**	**Manta GT/E 1900 E**
Sept. 1970	–	DM 7955,–	DM 8410,–	DM 9075,–	–	DM 9140,–	–
Jan. 1971	–	DM 8270,–	DM 8890,–	DM 9610,–	–	DM 9670,–	–
Aug. 1971	–	DM 8585,–	DM 9225,–	DM 10080,–	–	DM 10150,–	–
Jan. 1972	–	DM 8875,–	DM 9545,–	DM 10435,–	–	DM 10500,–	–
März 1972	DM 8530,–	DM 8875,–	DM 9545,–	DM 10435,–	–	DM 10500,–	–
Jan. 1973	DM 9020,–	DM 9385,–	DM 10215,–	DM 11140,–	DM 11445,–	DM 11215,–	–
Aug. 1973	DM 9510,–	DM 9705,–	DM 10350,–	DM 11225,–	DM 11480,–	DM 11300,–	–
März 1974	DM 9695,–	DM 10080,–	DM 10975,–	DM 11930,–	DM 12180,–	DM 12010,–	DM 12530,–
Juni 1974	DM 10195,–	DM 10600,–	DM 11470,–	DM 12470,–	DM 12735,–	DM 12555,–	DM 13170,–
März 1975	DM 10905,–	DM 11340,–	DM 12275,–	DM 13210,–	DM 13510,–	DM 13300,–	DM 13960,–

	Opel Ascona (L) 1200 S ab 1972	Opel Ascona (L) 1600 ab 1970 Opel Ascona Voyage 1600 ab 1970 Opel Ascona Caravan 1600 ab 1974	
Motor		**1970–1974**	**Ab 1975**
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	79 x 61 mm	85 x 69,8 mm	85 x 69,8 mm
Hubraum	1196 ccm	1584 ccm	1584 ccm
Leistung	60 PS (44 kW) bei 5400 U/min	68 PS (50 kW) bei 5200 U/min	60 PS (44 kW) bei 5000 U/min
Drehmoment	9,0 mkg bei 3000 U/min	11,0 mkg bei 3400 U/min	10,5 mkg bei 3200 U/min
Verdichtung	1 : 9,2. Ab 1975: 1 : 9,0	1 : 8,2	1 : 8,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	
Ventile	Schräg hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Rollenkette	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette	
Kurbelwellenlager	3	5	
Kühlung	Pumpe (5,1 Liter Wasser)	Pumpe (6,5 Liter Wasser)	
Schmierung	Druckumlauf (2,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	
Batterie	12 V 36 oder 44 Ah (Motorraum)	12 V 44 Ah (Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 28 oder 45 A	Drehstrom 28 oder 45 A	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder. Einteilige Gelenkwelle	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,733 II. 2,243 III. 1,432 IV. 1,000	I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000	
Antriebs-Übersetzung	4,11	3,67 oder 3,70	3,70
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Zentralgelenk-Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Lenkung	Zahnstange (19,7 : 1), 3,8 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2430 mm	2430 mm	
Spur	1329/1320 mm	1329/1320 mm	
Gesamtmaße	4124 (L 4180) x 1630 x 1385	4124 (L 4180) x 1630 x 1385 (Kombi 1400) mm	
Felgen	5 J x 13	5 J x 13 Auf Wunsch: $5^{1}/_{2}$ J x 13	5 J x 13 Auf Wunsch: $5^{1}/_{2}$ J x 13
Reifen	155–13. Auf Wunsch bzw. (ab 1975) Serie: 165 SR 13	155–13 Auf Wunsch: 165 SR 13 oder 185/70 SR 13	165 SR 13 Auf Wunsch: 185/70 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	
Wagengewicht	2 Türen 870, 4 Türen 890 kg	Limousine 2 Türen 935, 4 Türen 955 kg Caravan 1000, Voyage 1005 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	1270 kg	Limousinen 1335, Kombi 1505 kg	
Höchstgeschwindigkeit	137 km/h	145 km/h	140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	19 sec	18 sec Caravan 20 sec	19 sec Caravan 21 sec
Verbrauch/100 km	10 l Super	12 Liter	12 Liter
Kraftstofftank	46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th colspan="2">Opel Ascona (L) 1600(R) ab 1970
Opel Ascona Voyage 1600 S(R) ab 1970
Opel Ascona Caravan 1600 S(R) ab 1974</th><th colspan="2">Opel Ascona (L) 1900 S(R) ab 1971
Opel Ascona Voyage 1900 S(R) ab 1971
Opel Ascona Caravan 1900 S(R) ab 1974</th></tr>
<tr><th>1970–1974</th><th>Ab 1975</th><th>1971–1974</th><th>Ab 1975</th></tr>
<tr><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>85 x 69,8 mm</td><td>85 x 69,8 mm</td><td>93 x 69,8 mm</td><td>93 x 69,8 mm</td></tr>
<tr><td>1584 ccm</td><td>1584 ccm</td><td>1897 ccm</td><td>1897 ccm</td></tr>
<tr><td>80 PS (59 kW) bei 5200 U/min</td><td>75 PS (55 kW) bei 5000 U/min</td><td>90 PS (66 kW) bei 5100 U/min</td><td>88 PS (65 kW) bei 4800 U/min</td></tr>
<tr><td>12,0 mkg bei 3800 U/min</td><td>11,7 mkg bei 3800 U/min</td><td>14,9 mkg bei 2800 U/min</td><td>14,5 mkg bei 3600 U/min</td></tr>
<tr><td>1 : 9,5</td><td>1 : 8,8</td><td>1 : 9,0</td><td>1 : 8,8</td></tr>
<tr><td colspan="2">1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32 DIDTA-4 mit Startautomatik</td><td colspan="2">1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32 DIDTA-4 mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td colspan="2">Schräg hängend</td><td colspan="2">Schräg hängend</td></tr>
<tr><td colspan="2">Stößel und Kipphebel</td><td colspan="2">Stößel und Kipphebel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Duplex-Rollenkette</td><td colspan="2">Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Duplex-Rollenkette</td></tr>
<tr><td colspan="2">5</td><td colspan="2">5</td></tr>
<tr><td colspan="2">Pumpe (6,5 Liter Wasser)</td><td colspan="2">Pumpe (6,1 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Druckumlauf (3,8 Liter Öl)</td><td colspan="2">Druckumlauf (3,8 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td colspan="2">12 V 44 Ah (Motorraum)</td><td colspan="2">12 V 44 Ah (Motorraum)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Drehstrom 28 oder 45 A</td><td colspan="2">Drehstrom 28 oder 45 A</td></tr>
<tr><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Einteilige Gelenkwelle</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Einteilige Gelenkwelle</td></tr>
<tr><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td colspan="2">Schaltstock Wagenmitte</td><td colspan="2">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="2">4 Gang
I–IV</td><td colspan="2">4 Gang
I–IV</td></tr>
<tr><td colspan="2">I. 3,428
II. 2,156
III. 1.366
IV. 1,000
Auf Wunsch: Opel Automatik
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00, Wählhebel Wagenmitte</td><td colspan="2">I. 3,428
II. 2,156
III. 1,366
IV. 1,000
Auf Wunsch: Opel Automatik
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00, Wählhebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="2">3,67</td><td colspan="2">3,55</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td colspan="4">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="4">Zentralgelenk-Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="4">Zahnstange (19,7 : 1), 3,8 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)</td></tr>
<tr><td colspan="2">2430 mm</td><td colspan="2">2430 mm</td></tr>
<tr><td colspan="2">1329/1320 mm</td><td colspan="2">1329/1320 mm</td></tr>
<tr><td colspan="2">4124 (L 4180) x 1630 x 1385 (Kombi 1400) mm</td><td colspan="2">4124 (L 4180) x 1630 x 1385 (Kombi 1400) mm</td></tr>
<tr><td colspan="2">5 J x 13
Auf Wunsch: 5½ J x 13</td><td colspan="2">5 J x 13
Auf Wunsch: 5½ J x 13</td></tr>
<tr><td>6,45 oder 165 S 13
Auf Wunsch:
165 SR 13 oder 185/70 SR 13</td><td>165 SR 13
Auf Wunsch:
185/70 SR 13</td><td>6,45 oder 165 S 13
Auf Wunsch:
165 SR 13 oder 185/70 SR 13</td><td>165 SR 13
Auf Wunsch:
185/70 SR 13</td></tr>
<tr><td colspan="2">10,7/10,9 Meter</td><td colspan="2">10,7/10,9 Meter</td></tr>
<tr><td colspan="2">Limousine 2 Türen 965, 4 Türen 985 kg
Caravan 1000, Voyage 1005 kg, Automatik + 20 kg</td><td colspan="2">Limousine 2 Türen 965, 4 Türen 985 kg
Caravan 1000, Voyage 1005, Automatik + 20 kg</td></tr>
<tr><td colspan="2">Limousinen 1365, Kombi 1505 kg, Automatik + 20 kg</td><td colspan="2">Limousinen 1365, Kombi 1505 kg, Automatik + 20 kg</td></tr>
<tr><td>155, Automatik 150 km/h</td><td>153, Automatik 148 km/h</td><td>160, Automatik 155 km/h</td><td>160, Automatik 155 km/h</td></tr>
<tr><td>14,5, Automatik 16 sec
Kombi 15,5, Automatik 17 sec</td><td>15, Automatik 18,5 sec
Kombi 16, Automatik 19,5 sec</td><td>13, Automatik 14,5 sec
Kombi 14, Automatik 15,5 sec</td><td>13, Automatik 14,5 sec
Kombi 14, Automatik 15,5 sec</td></tr>
<tr><td>12, Automatik 13 l Super</td><td>12, Automatik 13 l Super</td><td>12,5, Automatik 13,5 l Super</td><td>12,5, Automatik 13,5 l Super</td></tr>
<tr><td>46 Liter (im Heck)</td><td>46 Liter (im Heck)</td><td>46 Liter (im Heck)</td><td>46 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Opel Manta (L) 1200 ab 1972	Opel Manta (L) 1600 ab 1970	Opel Manta (L) 1600 S ab 1970	Opel Manta (L) 1900 S ab 1970
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
79 x 61 mm	85 x 69,8 mm	85 x 69,8 mm	93 x 69,8 mm
1196 ccm	1584 ccm	1584 ccm	1897 ccm
60 PS (44 kW) bei 5400 U/min	68 PS (50 kW) bei 5200 U/min Ab Januar 1975: 60 PS (44 kW) bei 5000 U/min	80 PS (59 kW) bei 5200 U/min Ab Januar 1975: 75 PS (55 kW) bei 5000 U/min	90 PS (66 kW) bei 5100 U/min Ab Januar 1975: 88 PS (65 kW) bei 4800 U/min
9,0 mkg bei 3000 U/min	11,0 mkg bei 3400 U/min Ab Januar 1975: 10,5 mkg bei 3200 U/min	12,0 mkg bei 3800 U/min Ab Januar 1975: 11,7 mkg bei 3800 U/min	14,9 mkg bei 2800 U/min Ab Januar 1975: 14,5 mkg bei 3600 U/min
1 : 9,2. Ab 1975: 1 : 9,0	1 : 8,2. Ab Jan. 1975: 1 : 8,0	1 : 9,5. Ab Jan. 1975: 1 : 8,8	1 : 9,0. Ab 1975: 1 : 8,8
1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA-4 mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA-4 mit Startautomatik
Schräg hängend	Schräg hängend	Schräg hängend	Schräg hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stößel und Kipphebel	Stößel und Kipphebel	Stößel und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Nockenwelle im Zylinderkopf	Nockenwelle im Zylinderkopf	Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Einfach-Rollenkette	Antrieb Duplex-Rollenkette	Antrieb Duplex-Rollenkette	Antrieb Duplex-Rollenkette
3	5	5	5
Pumpe (5,1 Liter Wasser)	Pumpe (6,5 Liter Wasser)	Pumpe (6,5 Liter Wasser)	Pumpe (6,1 Liter Wasser)
Druckumlauf (2,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 36 oder 44 Ah (Motorraum)	12 V 44 Ah (Motorraum)	12 V 44 Ah (Motorraum)	12 V 44 Ah (Motorraum)
Drehstrom 28 oder 45 A	Drehstrom 28 oder 45 A	Drehstrom 28 oder 45 A	Drehstrom 28 oder 45 A
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV
I. 3,733	I. 3,428	I. 3,428	I. 3,428
II. 2,243	II. 2,156	II. 2,156	II. 2,156
III. 1,432	III. 1,366	III. 1,366	III. 1,366
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000
		Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00. Wählhebel Wagenmitte	
4,11	3,67 oder 3,70	3,67	3,44

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator
Zentralgelenk-Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator
Zahnstange (19,7 : 1), 3,8 Lenkraddrehungen
Scheibenbremsen vorn (238 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe

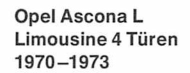
2430 mm
1325/1320 mm
Manta: 4292 x 1626 x 1360 mm. Manta L: 4343 x 1632 x 1360 mm

5 J x 13 Auf Wunsch: 5¹/₂ J x 13	5 J x 13 Auf Wunsch: 5¹/₂ J x 13	5 J x 13 Auf Wunsch: 5¹/₂ J x 13	5 J x 13 Auf Wunsch: 5¹/₂ J x 13
155–13 oder 165 S 13	165 S 13 oder 165 SR 13 Auf Wunsch: 185/70 SR 13	165 S 13 oder 165 SR 13 Auf Wunsch: 185/70 SR 13	165 H 13 oder 165 HR 13 Auf Wunsch: 185/70 SR 13
10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter
880 kg	945 kg	960, Automatik 980 kg	960, Automatik 980 kg
1245 kg	1310 kg	1325, Automatik 1345 kg	1325, Automatik 1345 kg
145 km/h	68 PS: 154, 60 PS: 150 km/h	164, Automatik 159 km/h	170, Automatik 165 km/h
18 sec	68 PS: 17, 60 PS: 18,5 sec	15, Automatik 17 sec	13, Automatik 14 sec
10 l Super	12 Liter	12, Automatik 13 l Super	12,5, Automatik 13,5 l Super
46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)

Opel Manta SR 1600 S ab 1970 Opel Manta Berlinetta 1600 S ab 1972	Opel Manta SR 1900 S ab 1970 Opel Manta Berlinetta 1900 S ab 1972	Opel Manta GT/E (1900 E) ab 1974	
			Motor
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	Zylinderzahl
85 x 69,8 mm	93 x 69,8 mm	93 x 69,8 mm	Bohrung x Hub
1584 ccm	1897 ccm	1897 ccm	Hubraum
80 PS (59 kW) bei 5200 U/min Ab Januar 1975: 75 PS (55 kW) bei 5000 U/min	90 PS (66 kW) bei 5100 U/min Ab Januar 1975: 88 PS (65 kW) bei 4800 U/min	105 PS (77 kW) bei 5400 U/min	Leistung
12,0 mkg bei 3800 U/min Ab Januar 1975: 11,7 mkg bei 3800 U/min	14,9 mkg bei 2800 U/min Ab Januar 1975: 14,5 mkg bei 3600 U/min	15,5 mkg bei 4200 U/min	Drehmoment
1 : 9,5. Ab Jan. 1975: 1 : 8,8	1 : 9,0. Ab 1975: 1 : 8,8	1 : 9,2	Verdichtung
1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA-4 mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA-4 mit Startautomatik	Elektronische Einspritzung Bosch L-Jetronic	Vergaser
Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette	Ventile
5	5	5	Kurbelwellenlager
Pumpe (6,5 Liter Wasser)	Pumpe (6,1 Liter Wasser)	Pumpe (6,8 Liter Wasser)	Kühlung
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Schmierung
12 V 44 Ah (Motorraum)	12 V 44 Ah (Motorraum)	12 V 44 Ah (Motorraum)	Batterie
Drehstrom 45 A	Drehstrom 45 A	Drehstrom 45 A	Lichtmaschine
Antrieb auf Hinterräder			**Kraftübertragung**
Einscheibentrockenkupplung			Kupplung
Schaltstock Wagenmitte			Schaltung
4 Gang			Getriebe
I–IV			Synchronisierung
I. 3,428 II. 2,156 III. 1,366 IV. 1,000 Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00. Wählhebel Wagenmitte			Übersetzungen
3,67. SR: 3,89	3,44. SR 4 Gang: 3,67	3,18. Automatik 3,44	Antriebs-Übersetzung
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			**Fahrwerk**
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			Vorderradaufhängung
Zentralgelenk-Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			Hinterradaufhängung
Zahnstange (19,7 : 1), 3,8 Lenkraddrehungen			Lenkung
Scheibenbremsen vorn (238, GT/E 246 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230 mm ∅) Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			Fußbremse
			Allgemeine Daten
2430 mm	2430 mm	2430 mm	Radstand
1325/1320 mm	1325/1320 mm	1329/1320 mm	Spur
4343 x 1632 x 1355 mm	4343 x 1632 x 1355 mm	4292 x 1626 x 1345 mm	Gesamtmaße
5 1/2 J x 13	5 1/2 J x 13	5 1/2 J x 13	Felgen
185/70 SR 13	185/70 SR 13	185/70 HR 13	Reifen
10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	Wendekreis links/rechts
970, Automatik 990 kg	970, Automatik 990 kg	980, Automatik 1000 kg	Wagengewicht
1335, Automatik 1355 kg	1335, Automatik 1355 kg	1300, Automatik 1320 kg	Zuläss. Gesamtgewicht
164, Automatik 159 km/h	170, Automatik 165 km/h	190, Automatik 185 km/h	Höchstgeschwindigkeit
14,5, Automatik 16,5 sec	12,5, Automatik 14 sec	11,5, Automatik 12,5 sec	Beschleunigung 0–100 km/h
12, Automatik 13 l Super	12,5, Automatik 13,5 l Super	12, Automatik 13 l Super	Verbrauch/100 km
46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)	Kraftstofftank



Opel Ascona
Limousine 2 Türen
1970–1973



Opel Ascona L
Limousine 4 Türen
1970–1973





Opel Ascona Voyage
Kombi 2 Türen
1970–1973

Opel Ascona L
Limousine 2 Türen
ab 1973

Opel Ascona Caravan
Kombi 2 Türen
ab 1973





Opel Manta
ab 1970



Opel Manta GT/E
ab 1974



Opel Rekord (ab 1972)

„Rekord D", in der Werbung bis August 1973 „Rekord II" genannt. („Rekord D" ist die werksinterne Bezeichnung der Bauserie, nicht zu verwechseln mit Rekord D = Diesel.) Die Bauserie Rekord D wurde mit Lieferbeginn am 19. 1. 1972 vorgestellt. Der Wagen fand enormen Anklang und brachte es bereits im ersten Produktionsjahr zu früher nie erreichten Verkaufszahlen. Sie fielen in den folgenden Jahren allerdings angesichts der weltweiten Konjunkturabschwächung beträchtlich zurück. Dennoch wurden bis zum Jahresende 1974 bereits über 666000 Einheiten der laufenden Bauserie fertiggestellt. Als besondere Attraktion erwies sich die hübsch gezeichnete, funktionell gestaltete und einigermaßen sauber verarbeitete Karosserie. Als unproblematisch gelten die Fahreigenschaften, als ausreichend die Fahrleistungen und als ziemlich straff die Federung. Auffallend war die Ausrüstung der neuen Bauserie mit ungewöhnlich hoch verdichteten 1,7 und 1,9 Liter-Motoren, deren Verdichtung und Leistung man dann ab Januar 1975 wieder auf das frühere Niveau herabsetzte. Als Erweiterung des Programms kam ein Dieselmotor von 2,1 Liter (für Export auch 2 Liter) Hubraum ab September 1972 in die Limousinen und ab September 1973 auch in den Caravan zum Einbau. Die Dieselversion ist jedoch, bei aller Anerkennung der relativ guten Fahrleistungen, deutlich weniger harmonisch und kultiviert als die anderen Ausführungen des Opel Rekord, und außerdem erscheint der Preisunterschied als viel zu hoch. Äußerlich erkennt man den Opel Rekord 2100 D am Buckel auf der Motorhaube, am Schriftzug auf dem Koffeldeckel sowie natürlich am Geräusch und am Geruch.

Opel Commodore (ab 1972)

„Commodore B". Karosserie und Fahrwerk im wesentlichen mit Rekord D identisch, jedoch Sechszylinder-Motoren und besonders reichhaltige Ausstattung. Der Commodore ist wieder ein sehr leistungsfähiger, luxuriöser, kultivierter und komfortabler Klassewagen, wozu allerdings die arg bockige Federung nicht passen mag. Die neue Baureihe wurde Anfang März 1972 vorgestellt. Seither kam bis zum Jahresende 1974 die stattliche Zahl von über 86000 Wagen zur Auslieferung. Den Commodore, angeboten als Coupé und als Viertüren-Limousine, gibt es mit 2500 S- und seit August

1973 auch mit 2800 S-Motor. Der Commodore GS besaß ursprünglich den 2500 H-Zweivergaser-Motor, wozu ab Januar 1973 wahlweise der 2800 H-Zweivergaser-Motor kam, der dann ab August 1973 ganz an die Stelle des 2500 H trat. Seit September 1972 gibt es als dritte Variante den Commodore GS/E mit 2,8 Liter-160 PS-Einspritzmotor, der jedoch im Vergleich zum GS 2800 verhältnismäßig zu teuer erscheint.

Preise	**Rekord 1700 Li. 2 Türen**	**Rekord 2100 Diesel Li. 2 Türen**	**Rekord L 1900 S Li. 2 Türen**	**Rekord L 1900 S Li. 4 Türen**	**Rekord Coupé 1900 S**	**Caravan 1700 2 Türen**	**Caravan L 1900 S 4 Türen**
Jan. 1972	DM 9285,–	–	DM 10125,–	DM 10515,–	DM 10965,–	DM 9765,–	DM 11115,–
Sept. 1972		DM 11520,–					
Febr. 1973	DM 9815,–	DM 12240,–	DM 10895,–	DM 11310,–	DM 11785,–	DM 10325,–	DM 11940,–
Aug. 1973	DM 9900,–	DM 12270,–	DM 10980,–	DM 11395,–	DM 11870,–	DM 10410,–	DM 12870,–
März 1974	DM 10595,–	DM 13130,–	DM 11750,–	DM 12195,–	DM 12705,–	DM 11140,–	DM 12870,–
Juni 1974	DM 11200,–	DM 13880,–	DM 12415,–	DM 12890,–	DM 13375,–	DM 11780,–	DM 13640,–
März 1975	DM 12040,–	DM 14750,–	DM 13275,–	DM 13785,–	DM 14325,–	DM 13305,–	DM 14590,–

Preise	**Commodore 2500 S Li. 4 Türen**		**Commodore GS 2500 H Li. 4 Türen**	**Commodore 2500 S Coupé**	**Commodore GS 2800 HC Coupé**	**Commodore GS/E 2800 EC Coupé**
März 1972	DM 12890,–		DM 14185,–	DM 13225,–	–	–
Sept. 1972						DM 16800,–
Febr. 1973	DM 13870,–		DM 15140,–	DM 14220,–	DM 15700,–	DM 17740,–
		Commodore 2800 SC Li. 4 Türen	**Commodore GS 2800 HC Li. 4 Türen**			
Aug. 1973	DM 13935,–	DM 14345,–	DM 15340,–	DM 14305,–	DM 15690,–	DM 17690,–
März 1974	DM 14655,–	DM 15065,–	DM 16120,–	DM 15020,–	DM 16485,–	DM 18590,–
Juni 1974	DM 15550,–	DM 15990,–	DM 17305,–	DM 16000,–	DM 17755,–	DM 19995,–
März 1975	DM 16720,–	DM 17190,–	DM 19950,–	DM 17200,–	DM 20430,–	DM 22330,–



Opel Rekord L Limousine 2 Türen ab 1972



Opel Rekord L Limousine 4 Türen ab 1972



Opel Rekord Coupé
ab 1972



Opel Rekord Caravan
Kombi 2 Türen
ab 1972

Opel Rekord Caravan L
Kombi 4 Türen
ab 1972





Opel Commodore
Limousine 4 Türen
ab 1972

Opel Commodore GS Coupé
ab 1972



	Opel Rekord (L) 1700 Opel Rekord Caravan (L) 1700 ab 1972		Opel Rekord (L) 1700 S Opel Rekord Coupé 1700 S Opel Rekord Caravan (L) 1700 1972–1974
Motor	**1972–1974**	**Ab 1975**	
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	88 x 69,8 mm	88 x 69,8 mm	88 x 69,8 mm
Hubraum	1698 ccm	1698 ccm	1698 ccm
Leistung	66 PS (49 kW) bei 5300 U/min	60 PS (44 kW) bei 4800 U/min	83 PS (61 kW) bei 5400 U/min
Drehmoment	12,0 mkg bei 2550 U/min	11,4 mkg bei 2600 U/min	13,0 mkg bei 3200 U/min
Verdichtung	1 : 8,2	1 : 8,0	1 : 9,8
Vergaser bzw. Einspritzpumpe	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSI	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA mit Startautomatik
Ventile	Schräg hängend Stößel und Kipphebel Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Duplex-Rollenkette		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (6,5 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 oder 55 Ah (Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 28, 45 oder 55 A		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Rohrgelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Mittel- oder Lenkradschaltung	Mittel- oder Lenkradschaltung	Mittel- oder Lenkradschaltung Coupé: Mittelschaltung
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00		
		Auf Wunsch: Opel Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00, Wählhebel Wagenmitte	
Antriebs-Übersetzung	3,89, Caravan 4,22	3,89, Caravan 4,22	3,89
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Lenkung	Kugelumlauf (20 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (244 mm Ø), Trommelbremsen hinten (230 mm Ø)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2668 mm		
Spur	1419/1400 mm		
Gesamtmaße	Rekord (L) Limousinen: 4567 (L 4607) x 1718 (L 1728) x 1415 mm Rekord Coupé 1700 S: 4607 x 1728 x 1380 mm Rekord Caravan (L): 4594 (L 4635) x 1718 (L 1728) x 1440 mm		
Felgen	5 J x 13 Auf Wunsch: 5 oder 5$^1/_2$ J x 14	5 J x 14 Auf Wunsch: 5$^1/_2$ J x 14	5 J x 13 Auf Wunsch: 5 oder 5$^1/_2$ J x 14
Reifen	6,40–13 (4 PR, Caravan 6 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14 oder 185/70 SR 14	175 SR 14 Auf Wunsch: 185/70 SR 14	6,40 S 13 (4 PR, Caravan 6 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14 oder 185/70 SR 14
Wendekreis	11,4 Meter	11,4 Meter	11,4 Meter
Wagengewicht	1090–1115 kg Caravan 1135–1165 kg	1090–1115 kg Caravan 1135–1165 kg Automatik + 20 kg	1090–1115 kg Caravan 1135–1165 kg Automatik + 20 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1545 kg Caravan 1685 kg	1545, Automatik 1565 kg Caravan 1685, Autom. 1705 kg	1545, Automatik 1565 kg Caravan 1685, Autom. 1705 kg
Höchstgeschwindigkeit	143 km/h Caravan 140 km/h	140, Automatik 135 km/h Caravan 137, Autom. 132 km/h	160, Automatik 155 km/h Caravan 155, Autom. 150 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	20 sec Caravan 22 sec	22, Automatik 24 sec Caravan 26, Autom. 24 sec	16, Automatik 17,5 sec Caravan 17, Autom. 18,5 sec
Verbrauch/100 km	12 Liter Caravan 12,5 Liter	12, Automatik 13 Liter Caravan 12,5, Autom. 13,5 Liter	12,5, Autom. 13,5 l Super Caravan 13, Autom. 14 l Super
Kraftstofftank	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)

Opel Rekord (L) 1900 Opel Rekord Coupé 1900 Opel Rekord Caravan (L) 1900 ab 1975	Opel Rekord (L) 1900 S Opel Rekord Coupé 1900 S Opel Rekord Caravan (L) 1900 S ab 1972		Opel Rekord (L) 2100 D ab 1972 Opel Rekord Caravan (L) 2100 D ab 1973
	1972–1974	**Ab 1975**	**Wirbelkammer-Dieselmotor**
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
93 x 69,8 mm	93 x 69,8 mm	93 x 69,8 mm	88 x 85 mm
1897 ccm	1897 ccm	1897 ccm	2068 ccm
75 PS (55 kW) bei 4800 U/min	97 PS (71 kW) bei 4400 U/min	90 PS (66 kW) bei 4800 U/min	60 PS (44 kW) bei 4400 U/min
13,5 mkg bei 2800 U/min	15,0 mkg bei 3800 U/min	14,8 mkg bei 3800 U/min	12,0 mkg bei 2500 U/min
1 : 7,6	1 : 9,8	1 : 8,8	1 : 22
1 Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser	Bosch Einspritzpumpe
Solex 35 PDSI	Zenith 35/40 INAT	Zenith 35/40 INAT	
	mit Startautomatik	mit Startautomatik	
Schräg hängend	Schräg hängend	Schräg hängend	Hängend
Stößel und Kipphebel	Hydrostößel und Kipphebel	Stößel und Kipphebel	Schlepphebel
Nockenwelle im Zylinderkopf	Nockenwelle im Zylinderkopf	Nockenwelle im Zylinderkopf	Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Duplex-Rollenkette	Antrieb Duplex-Rollenkette	Antrieb Duplex-Rollenkette	Antrieb Duplex-Rollenkette
5	5	5	5
Pumpe (7,2 Liter Wasser)	Pumpe (7,2 Liter Wasser)	Pumpe (7,2 Liter Wasser)	Pumpe (11,5 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)
12 V 44 oder 55 Ah (Motorraum)	12 V 44 oder 55 Ah (Motorraum)	12 V 44 oder 55 Ah (Motorraum)	12 V 88 Ah (Motorraum)
Drehstrom 28, 45 oder 55 A	Drehstrom 28, 45 oder 55 A	Drehstrom 28, 45 oder 55 A	Drehstrom 35 oder 55 A

Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Rohrgelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung

Mittel- oder Lenkradschaltung Coupé: Mittelschaltung	Mittel- oder Lenkradschaltung Coupé: Mittelschaltung	Mittel- oder Lenkradschaltung Coupé: Mittelschaltung	Lenkradschaltung

4 Gang
I–IV
I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00
Auf Wunsch: Opel Automatik
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00, Wählhebel Wagenmitte
3,89

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator
Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator

Kugelumlauf (20 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (20 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (20 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (20 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Servohilfe

Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (244 mm Ø), Trommelbremsen hinten (230 mm Ø)

2668 mm
1419/1400 mm
Rekord (L) Limousinen: 4567 (L 4607) x 1718 (L 1728) x 1415 mm
Rekord Coupé 1900 und 1900 S: 4607 x 1728 x 1380 mm
Rekord Caravan (L): 4594 (L 4635) x 1718 (L 1728) x 1440 mm

5 J x 14	5 J x 13	5 J x 14	5 J x 14
Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	
5½ J x 14	5 oder 5½ J x 14	5½ J x 14	
175 SR 14	6,40 S 13 (4 PR, Caravan 6 PR)	175 SR 14	165–14 oder 175 SR 14
Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	Auf Wunsch:	
185/70 SR 14	175 SR 14 oder 185/70 SR 14	185/70 SR 14	
11,4 Meter	11,4 Meter	11,4 Meter	11,4 Meter
1090–1115 kg	1090–1115 kg	1090–1115 kg	1235–1260 kg
Caravan 1135–1165 kg	Caravan 1135–1165 kg	Caravan 1135–1165 kg	Caravan 1280–1310 kg
Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg
1545, Automatik 1565 kg	1545, Automatik 1565 kg	1545, Automatik 1565 kg	1685 kg
Caravan 1685, Autom. 1705 kg	Caravan 1685, Autom. 1705 kg	Caravan 1685, Autom. 1705 kg	Caravan 1830 kg
152, Automatik 147 km/h	165, Automatik 160 km/h	160, Automatik 155 km/h	135, Automatik 130 km/h
Caravan 149, Autom. 144 km/h	Caravan 160, Autom. 155 km/h	Caravan 157, Autom. 152 km/h	Caravan 132, Autom. 127 km/h
17, Automatik 19 sec	14, Automatik 15,5 sec	14, Automatik 15,5 sec	23,5, Automatik 27 sec
Caravan 18, Autom. 20 sec	Caravan 15, Autom. 16,5 sec	Caravan 15, Autom. 16,5 sec	Caravan 27,5, Autom. 32 sec
12,5, Automatik 13,5 Liter	12,5, Autom. 13,5 l Super	12,5, Autom. 13,5 l Super	10,5 Liter Diesel
Caravan 13, Autom. 14 Liter	Caravan 13, Autom. 14 l Super	Caravan 13, Autom. 14 l Super	Automatik 11,5 l Diesel
70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th></th><th>Opel Commodore (2500 S)
Opel Commodore Coupé (2500 S)
ab 1972</th><th>Opel Commodore GS (2500 H)
Opel Commodore GS Coupé (2500 H)
1972–1973</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>6 (Reihe)</td><td>6 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>87 x 69,8 mm</td><td>87 x 69,8 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>2490 ccm</td><td>2490 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>115 PS (85 kW) bei 5200 U/min</td><td>130 PS (96 kW) bei 5300 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>17,7 mkg bei 3800 U/min
Ab 1975: 17,9 mkg bei 4000 U/min</td><td>19,0 mkg bei 4250 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 9,0. Ab 1975: 1 : 8,8</td><td>1 : 9,0</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="2">Schräg hängend, Hydrostößel und Kipphebel
Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="2">7</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="2">Pumpe (9,6 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="2">Druckumlauf (5,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="2">12 V 44 oder 55 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td>Drehstrom 35 oder 55 A</td><td>Drehstrom 55 A</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Gelenkwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="2">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="2">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="2">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="2">I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00
Auf Wunsch: Opel Automatik
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00. Wählhebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td colspan="2">3,45</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="2">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="2">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="2">Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="2">Kugelumlauf (20,5 : 1)
4,5 Lenkraddrehungen
Auf Wunsch:
Kugelumlauf (16,1 : 1) + Servohilfe
3,5 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="2">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (268 mm ∅)
Trommelbremsen hinten (230 mm ∅)</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2668 mm</td><td>2668 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td>1434/1400 mm</td><td>1450/1400 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4607 x 1728 x 1415 (Coupé 1380) mm</td><td>4607 x 1728 x 1415 (Coupé 1380) mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>6 J x 14</td><td>6 J x 14</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>175 HR 14 oder 195/70 HR 14</td><td>175 HR 14 oder 195/70 HR 14</td></tr>
<tr><td>Wendekreis</td><td>11,4 Meter</td><td>11,4 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>Limousine 1235, Coupé 1210 kg
Automatik + 20 kg</td><td>Limousine 1255, Coupé 1230 kg
Automatik + 20 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>Limousine 1640, Coupé 1615 kg
Automatik + 20 kg</td><td>Limousine 1640, Coupé 1615 kg
Automatik + 20 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>175, Automatik 170 km/h</td><td>184, Automatik 180 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>13, Automatik 14,5 sec</td><td>12, Automatik 13,5 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>13,5, Automatik 14,5 l Super</td><td>14,5, Automatik 15,5 l Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>70 Liter (im Heck)</td><td>70 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Opel Commodore (2800 SC) Opel Commodore Coupé (2800 SC) ab 1973	Opel Commodore GS (2800 HC) Opel Commodore GS Coupé (2800 HC) ab 1973	Opel Commodore GS/E (2800 EC) Opel Commodore GS/E Coupé (2800 EC) ab 1972
6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
92 x 69,8 mm	92 x 69,8 mm	92 x 69,8 mm
2784 ccm	2784 ccm	2784 ccm
130 PS (96 kW) bei 5000 U/min	142 PS (104 kW) bei 5200 U/min	160 PS (118 kW) bei 5400 U/min
Ab 1975: 129 PS (95 kW) bei 5000 U/min	Ab 1975: 140 PS (103 kW) bei 5200 U/min	Ab 1975: 155 PS (114 kW) bei 5600 U/min
21,0 mkg bei 3800 U/min	22,0 mkg bei 3600 U/min	23,3 mkg bei 4200 U/min
Ab 1975: 20,8 mkg bei 3800 U/min	Ab 1975: 21,8 mkg bei 3600 U/min	Ab 1975: 22,1 mkg bei 4200 U/min
1 : 9,5. Ab 1975: 1 : 9,0	1 : 9,5. Ab 1975: 1 : 9,0	1 : 9,5. Ab 1975: 1 : 9,0
1 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	Elektronisch gesteuerte Bosch Einspritzung
	Schräg hängend, Hydrostößel und Kipphebel	
	Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette	
	7	
	Pumpe (9,6 Liter Wasser)	
	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)	
	12 V 44 oder 55 Ah (im Motorraum)	
	Drehstrom 55 A	
	Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Gelenkwelle	
	Einscheibentrockenkupplung	
	Schaltstock Wagenmitte	
	4 Gang	
	I–IV	
	I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00	
	Auf Wunsch: Opel Automatik	
	Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe	
	I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00. Wählhebel Wagenmitte	
	3,45	
	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator	
	Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator	
Kugelumlauf (29,5 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (16,1 : 1) + Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (20,5 : 1) 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch bzw. (ab April 1975) Serie: Kugelumlauf (16,1 : 1) + Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (16,1 : 1) + Servohilfe 3,5 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	
Scheibenbremsen vorn (268 mm Ø) Trommelbremsen hinten (230 mm Ø)	Scheibenbremsen vorn (268 mm Ø), Trommelbremsen hinten (230 mm Ø) Ab August 1974: Scheibenbremsen hinten (274 mm Ø)	
2668 mm	2668 mm	2668 mm
1434/1400 mm	1450/1400 mm	1450/1400 mm
4607 x 1728 x 1415 (Coupé 1380) mm	4607 x 1728 x 1415 (Coupé 1380) mm	4607 x 1728 x 1415 (Coupé 1380) mm
6 J x 14	6 J x 14	6 J x 14
175 HR 14 oder 195/70 HR 14	175 HR 14 oder 195/70 HR 14	175 HR 14 oder 195/70 HR 14
11,4 Meter	11,4 Meter	11,4 Meter
Limousine 1235, Coupé 1210 kg	Limousine 1285, Coupé 1260 kg	Limousine 1285, Coupé 1260 kg
Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg
Limousine 1640, Coupé 1615 kg	Limousine 1705, Coupé 1660 kg	Limousine 1705, Coupé 1660 kg
Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg	Automatik + 20 kg
180, Automatik 175 km/h	190, Automatik 185 km/h	200, Automatik 190 km/h
12, Automatik 13,5 sec	10,5, Automatik 11,5 sec	9,5, Automatik 11 sec
14,5, Automatik 15,5 l Super	15,5, Automatik 16,5 l Super	16,5, Automatik 17,5 l Super
70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)

Opel Kapitän (1969–1970)
Opel Admiral (ab 1969)
Opel Diplomat (ab 1969)

Kapitän B, Admiral B, Diplomat B. Neuer Start der großen Opel-Modelle Anfang März 1969 mit elegant gezeichneter Karosserie, Einspritzmotor für E-Modelle und wesentlich aufwendiger konstruiertem Fahrwerk. Letzteres zeichnet sich vor allem durch eine teuere De Dion-Hinterachse aus, welche die großen Opel zu hervorragenden Fahreigenschaften befähigt, die allerdings vom Werk unklugerweise jahrelang durch die Grundausstattung mit unzulänglichen Reifen und Stoßdämpfern weithin in Frage gestellt wurden. Die Karosserie ist bei gleichem Radstand kompakter als diejenige der Vorgänger, was durchaus nicht allgemeinen Beifall findet. Insbesondere der Gepäckraum, der überdies weiterhin nur per Schlüssel geöffnet werden kann, schrumpfte sehr. Die äußere Form des Wagens wirkt ansprechend. Im Innenraum und vor allem in bezug auf die Armaturentafel erhielt das Styling leider Vorrang vor der Funktionalität. Der 2,8 Liter-Motor mit elektronischer Einspritzung ist im Admiral und im Diplomat lieferbar, wobei die geringfügige Mehrleistung gegenüber dem weiterhin angebotenen und sehr empfehlenswerten 2800-Zweivergasermotor (2800 H) den sehr hohen Preisaufschlag gewiß nicht rechtfertigt. Spitzenmodell blieb der Diplomat V8 mit 5,4 Liter Chevrolet-Motor, der bei der neuen Serie über die wesentlich anspruchsvollere Dreigang Turbo-Hydra-Matic statt der früheren Powerglide-Automatik verfügt. Bei den Sechszylindern trat an deren Stelle als Sonderausstattung die inzwischen hervorragend bewährte Opel Dreigang-Automatik aus Straßburg. Ab Mai 1970 gibt es keinen Opel Kapitän mehr. Stattdessen wird der Admiral in zwei zusätzlichen Varianten mit vereinfachter Ausstattung angeboten. Der Preisklasse des Wagens wirkt jedoch die L-Ausstattung angemessener. Ab Oktober 1971 Admiral L serienmäßig mit Servolenkung sowie Diplomat mit Halogenscheinwerfern, Antennen-Frontscheibe und von innen verstellbarem Außenspiegel. Ab Januar 1972 Admiral 2800 E und Diplomat E nur noch mit Opel Automatik lieferbar, also nicht mehr wahlweise mit 4 Gang-Schaltgetriebe. Ab September 1972 anderer Kühlergrill mit waagrechten Rippen und Opel-Zeichen in der Mitte statt bisher auf der Motorhaube. Ab Mai 1973 Sonderversion des Diplomat V8 mit 150 mm längerem Radstand lieferbar (als Antwort auf den Mercedes 450 SEL). Gegenüber den Konkurrenzmodellen von Mercedes sind Admiral und Diplomat weit ins Hintertreffen geraten. In 6 Jahren wurden bisher insgesamt 53000 große Opel-Wagen der derzeitigen Modellreihe gebaut.



Opel Admiral 1969–1972

Preise	Admiral L 2800 H	Admiral L 2800 E	Diplomat E 2800 E	Diplomat V8 5400	Diplomat V8 lang
März 1969	DM 14720,–	DM 15965,–	DM 17760,–	DM 20260,–	–
Okt. 1970	DM 15630,–	DM 16880,–	DM 19060,–	DM 21560,–	–
Febr. 1971	DM 16690,–	DM 18030,–	DM 20350,–	DM 23020,–	–
Aug. 1971	DM 17010,–	DM 18370,–	DM 20700,–	DM 23445,–	–
Jan. 1972	DM 18250,–	DM 20785,–	DM 22685,–	DM 24395,–	–
Febr. 1973	DM 19590,–	DM 22205,–	DM 24060,–	DM 25870,–	–
Aug. 1973	DM 19750,–	DM 22360,–	DM 24410,–	DM 26220,–	DM 36600,–
März 1974	DM 20730,–	DM 23475,–	DM 25630,–	DM 27530,–	DM 37930,–
Juni 1974	DM 22060,–	DM 24905,–	DM 27250,–	DM 29275,–	DM 39650,–
Aug. 1974	DM 22360,–	DM 25045,–	DM 27400,–	DM 29275,–	DM 39650,–
März 1975	DM 24030,–	DM 26825,–	DM 29455,–	DM 31330,–	–

Produktion	1969	1970	1971	1972	1973	1974	
Kapitän 2800	3452	1524	–	–	–	–	4976
Admiral 2800	9399	6744	4962	5307	4359	1168	31939
Diplomat 2800	3040	1435	988	908	552	220	7143
Diplomat V8	1886	1987	1600	1735	1379	366	8953
	17777	11690	7550	7950	6290	1754	**53011**

Bitter Diplomat CD (ab 1974)

Erich Bitter, einst Rallyefahrer und heute Großhändler für Rallyezubehör, entwickelte in Zusammenarbeit mit Opel auf der Basis des Diplomat V8 ein elegantes Coupé mit 2+2 Sitzen. Erstmalig gezeigt wurde es auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1973. Die Fertigung der Karosserie und Montage begann Mitte 1974 bei der Karosseriefabrik Baur (Stuttgart), wobei bis Ende 1974 etwa 90 Bitter Diplomat CD fertiggestellt wurden. Geplant ist eine Jahreskapazität von 250 Wagen. Sie tragen zwar nicht das Opel-Markenzeichen, werden aber von den größeren Opel-Händlern verkauft und betreut. Der Stückpreis beträgt DM 60000,–.

Opel Diplomat 1969–1972



Opel Kapitän 1969–1970 Opel Admiral (L) ab 1969	Opel Kapitän 2800 S 1969–1970 Opel Admiral (L) 2800 S ab 1969	Opel Admiral 2800 E ab 1969	Opel Diplomat E ab 1969
Opel 2800 S	Opel 2800 H	Opel 2800 E	
6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)	
92 x 69,8 mm	92 x 69,8 mm	92 x 69,8 mm	
2784 ccm	2784 ccm	2784 ccm	
132 PS (97 kW) b. 3200 U/min Ab 1975: 129 PS (95 kW) b. 5000 U/min	145 PS (107 kW) b. 5200 U/min Ab 1975: 140 PS (103 kW) b. 5200 U/min	165 PS (121 kW) bei 5600 U/min Ab 1975: 160 PS (118 kW) bei 5600 U/min	
21,0 mkg bei 3500 U/min Ab 1975: 20,8 mkg bei 3800 U/min	22,7 mkg bei 3700 U/min Ab 1975: 22,5 mkg bei 3600 U/min	23,3 mkg bei 4350 U/min Ab 1975: 22,9 mkg bei 4400 U/min	
1 : 9,5. Ab 1975: 1 : 9,0	1 : 9,5. Ab 1975: 1 : 9,0	1 : 9,5. Ab 1975: 1 : 9,0	
1 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	Elektronisch gesteuerte Bosch Einspritzung	
Schräg hängend, Hydrostößel und Kipphebel, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Duplex-Rollenkette			
7			
Pumpe (8,5 Liter Wasser)			
Druckumlauf (4,5 Liter Öl)			
12 V 44 oder 55 Ah (im Motorraum)			
Drehstrom 35 A bzw. (ab 1970) 55 A			
Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Rohrgelenkwelle			
Einscheibentrockenkupplung Lenkrad- oder Mittelschaltung		Bis 1971: Einscheibentrockenkupplung Lenkrad- o. Mittelschaltung	Bis 1971: Einscheibentrockenkupplung Mittelschaltung
4 Gang		4 Gang	
I–IV		I–IV	
I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00		I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,00	
Auf Wunsch: Opel Automatik		Auf Wunsch bzw. ab 1972 Serie: Opel Automatik	
Hydraulischer Wandler + 3 Gang Planetengetriebe		Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe	
I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00		I. 2,40, II. 1,48, III. 1,00	
Wählhebel unter Lenkrad oder Wagenmitte		Wählhebel Wagenmitte	
3,98, Automatik 3,67	3,67	3,67	
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			
De Dion-Doppelgelenkachse, Längs- und Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			
Auf Wunsch: Niveau-Regulierung			
Kugelumlauf (23,8 : 1), 5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch bzw. (ab Okt. 1971 bei Admiral L und E) Serie: Kugelumlauf (17,5 : 1) + Servohilfe, 4 Lenkraddrehungen			Kugelumlauf (17,5 : 1) + Servohilfe 4 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	
Scheibenbr. vorn (271 mm ∅), Trommelbr. hinten (255 mm ∅)		Scheibenbremsen vorn (271 mm ∅) und hinten (278 mm ∅)	
2845 mm		2845 mm	2845 mm
1505/1505 mm		1505/1512 mm	1505/1512 mm
4907 x 1835 (L 1852) x 1450 mm		4907 x 1852 x 1450 mm	4920 x 1852 x 1450 mm
6 J x 14		6 J x 14	6 J x 14
7,00 H 14 oder 195 HR 14		195 H 14 oder 195 HR 14	195 H 14 oder 195 HR 14
11,8 Meter		11,8 Meter	11,8 Meter
1475, Automatik 1500 kg	1495, Automatik 1520 kg	1510, Automatik 1535 kg	1530, Automatik 1555 kg
1980 kg	2000 kg	2020 kg	2030 kg
175, Automatik 170 km/h	145 PS: 185, Automatik 180 km/h 140 PS: 182, Automatik 177 km/h	190, Automatik 185 km/h	
12,5, Automatik 13 sec	145 PS: 11,5, Automatik 12 sec 140 PS: 12, Automatik 12,5 sec	11,5 sec	
15, Automatik 16 l Super	16, Automatik 17 l Super	17, Automatik 18 l Super	
80 Liter (im Heck)	80 Liter (im Heck)	80 Liter (im Heck)	

Opel Diplomat V8 ab 1969	Opel Diplomat V8 (lang) ab 1973	Bitter Diplomat CD ab 1974	
			Motor
Chevrolet 5,4			
8 (90°-V-Form)			Zylinderzahl
101,6 x 82,6 mm			Bohrung x Hub
5354 ccm			Hubraum
230 PS (169 kW) bei 4700 U/min			Leistung
43,5 mkg bei 3100 U/min			Drehmoment
1 : 10,5. Ab 1975: 1 : 10,0			Verdichtung
1 Vierfach-Fallstromvergaser Rochester Quadra-jet mit Startautomatik			Vergaser
Hängend, Hydrostößel, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Zahnkette			Ventile
5			Kurbelwellenlager
Pumpe (13,7 Liter Wasser)		Pumpe (14,5 Liter Wasser)	Kühlung
Druckumlauf (5,4 Liter Öl)		Druckumlauf (7 Liter Öl)	Schmierung
12 V 55 Ah (im Motorraum)		12 V 55 Ah (im Motorraum)	Batterie
Drehstrom 35 A bzw. (ab 1970) 55 A		Drehstrom 55 A	Lichtmaschine
Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Rohrgelenkwelle			**Kraftübertragung**
			Kupplung
			Schaltung
			Getriebe
			Synchronisierung
			Übersetzungen
Turbo Hydra-Matic			
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe			
I. 2,48, II. 1,48, III. 1,00			
Wählhebel Wagenmitte			
2,73			Antriebs-Übersetzung
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			**Fahrwerk**
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			Vorderradaufhängung
De Dion-Doppelgelenkachse, Längs- und Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			Hinterradaufhängung
Auf Wunsch: Niveau-Regulierung			
Kugelumlauf (17,5 : 1) + Servohilfe			Lenkung
4 Lenkraddrehungen			
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			Fußbremse
Scheibenbremsen vorn (271 mm ∅) und hinten (278 mm ∅)			
			Allgemeine Daten
2845 mm	2995 mm	2680 mm	Radstand
1505/1512 mm	1505/1512 mm	1534/1536 mm	Spur
4920 x 1852 x 1450 mm	5070 x 1852 x 1450 mm	4855 x 1845 x 1285 mm	Gesamtmaße
6 J x 14	6 J x 14	6 J x 14 oder 7 J x 14	Felgen
195 HR 14	195 HR 14	185/70 oder 215/70 HR 14	Reifen
11,8 Meter	12,1 Meter	11,3 Meter	Wendekreis
1690 kg	1720 kg	1660 kg, Klimaanlage + 40 kg	Wagengewicht
2200 kg		2015 kg	Zuläss. Gesamtgewicht
202 km/h	200 km/h	209 km/h	Höchstgeschwindigkeit
10 sec	10 sec	10 sec	Beschleunigung 0–100 km/h
21 l Super	21 l Super	21 l Super	Verbrauch/100 km
80 Liter (im Heck)	80 Liter (im Heck)	80 Liter (im Heck)	Kraftstofftank

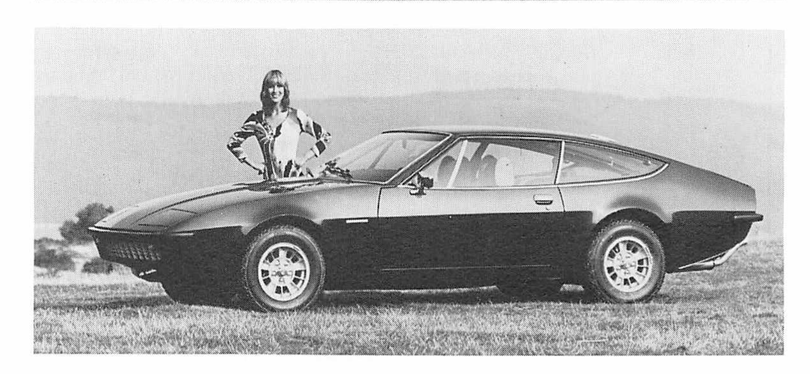


Opel Admiral
ab 1972



Opel Diplomat
ab 1972

Bitter Diplomat CD
ab 1974



Opel Diplomat V8
mit langem Radstand
ab 1973



Ford

Die amerikanische Ford Motor Company, nach General Motors zweitgrößter Automobilkonzern der Welt, montierte ihr berühmtes T-Modell ab 1925 auch in Berlin. Wenige Jahre später richtete Henry Ford in Deutschland eine eigenständige Fabrikation ein. Am 2. Oktober 1930 legte er persönlich den Grundstein zu den Kölner Ford-Werken, wo dann bereits am 4. Mai 1931 der erste deutsche Ford, ein Lastwagen des A-Modells, vom Band lief. 1932 kam der Ford Köln heraus, ein in England entwickelter Kleinwagen, der sich später zum Ford Eifel und 1939 zum damaligen Ford Taunus entwickelte. Heute werden deutsche Ford Modelle nicht nur in Köln, sondern seit 1964 auch in der belgischen Stadt Genk und seit 1970 in Saarlouis hergestellt. Rund 44300 Mitarbeiter gehören inzwischen, einschließlich Genk, zu den Ford Werken AG. Als Generaldirektoren fungierten in der Nachkriegszeit: Erhard Vitger (1945–1958), John S. Andrews † (1958–1965), Robert G. Layton (1965–1967), Max Ueber (1967–1969), John A. Banning (1969–1971), Hans-Adolf Barthelmeh (1972–1973), Hans Schaberger (1973–1974), Robert A. Lutz (ab 1974). Chefingenieure: Dr. Alfred Haesner (1952–1954), Werner K. Strobel (stellvertretend, 1948–1952), Jules A. Gutzeit (1954–1965). Entwicklung und Versuch: Hans Kling, Bernhard Osswald (beide bis 1964).

Ford Taunus (1948–1952)

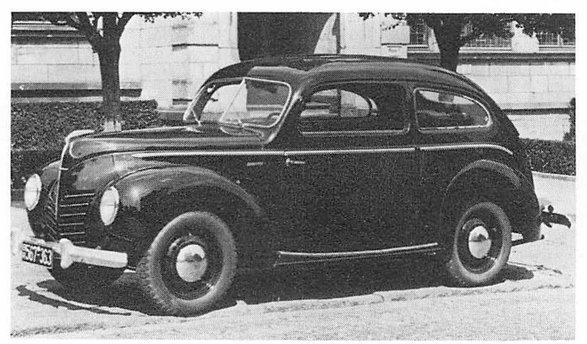
Unterschied sich vom Vorkriegsmodell gleichen Namens und gleichen Aussehens, von dem ab Juni 1939 bis 1942 nur noch 7100 Stück gefertigt werden konnten, lediglich durch Querstabilisatoren, andere Lenkung und verschiedene Detailänderungen. Von Ende November 1948 bis Januar 1952 wurden insgesamt 74128 Wagen dieser Bauserie (werksintern: Typ G 73 A) gebaut, nämlich 62828 Limousinen (= „Buckel-Taunus") und Cabriolets sowie 11300 Kasten- und Kombiwagen.

Es gab folgende Serienmodelle:
„Standard" Limousine 2 Türen, einfache Ausstattung, ab November 1948
„Spezial" Limousine 2 Türen, ab Juli 1949 bis Mai 1950
„Spezial" Limousine 2 Türen, breiter Kühlergrill, ab Mai 1950
„de Luxe" Limousine 2 Türen, Frontscheibe ohne Mittelstrebe, ab Januar 1951
Cabriolet 2 Sitze (Karosserie Deutsch), ab 1949
Cabriolet 4 Sitze (Karosserie Deutsch), ab 1949
Kombi 2 Türen (Karosserie Plasswilm), ab 1950

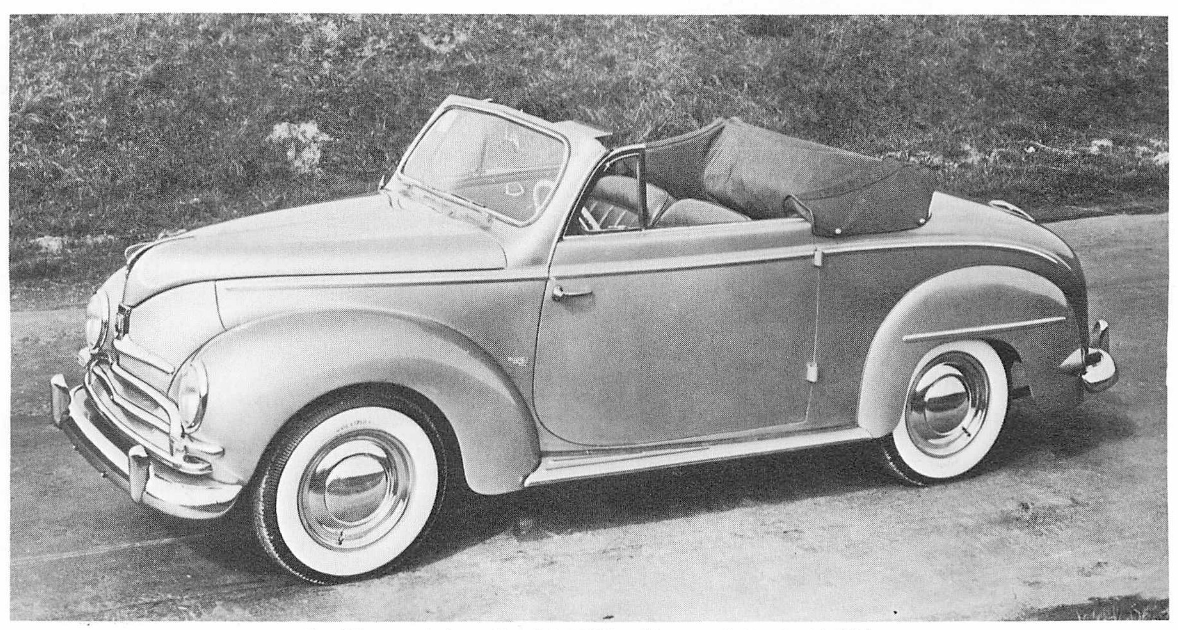
Ferner in Einzelexemplaren:
Kombi 2 Türen (Karosserie Karmann), 1949
Taxameter, Limousine 4 Türen 6 Sitze (Karosserie Wilhelm), 1950
Taxameter, Limousine 4 Türen 6 Sitze (Karosserie Witty & Brückl), 1950
Cabriolet 4 Fenster 4 Sitze (Karosserie Deutsch), 1951
Cabriolet 2 Fenster 4 Sitze (Karosserie Migö), 1951
Cabriolet 4 Fenster 4 Sitze (Karosserie Migö), 1951
Cabriolet 4 Fenster 4 Sitze (Karosserie Karmann), 1951
Cabriolet 4 Fenster 4 Sitze (Karosserie Drauz), 1951
Karosserie 2 Fenster 4 Sitze (Karosserie Drews), 1951

Preise:	1949	ab Mai 1950	ab Jan. 1951
„Standard" Limousine 2 Türen	DM 6965,–	DM 5580,–	DM 5770,–
„Spezial" Limousine 2 Türen	DM 7200,–	DM 6440,–	DM 6500,–
„de Luxe" Limousine 2 Türen	–	–	DM 7070,–
Cabriolet (Deutsch) 2 Sitze	–	DM 8490,–	DM 8730,–
Cabriolet (Deutsch) 4 Sitze	–	DM 8590,–	DM 8830,–
Kombi (Plasswilm) 2 Türen	–	–	DM 7580,–
Taxameter (Wilhelm) 6 Sitze	–	DM 10200,–	–

Ford Taunus Standard Limousine 2 Türen 1948–1951


Ford Taunus Spezial Limousine 2 Türen 1949–1950

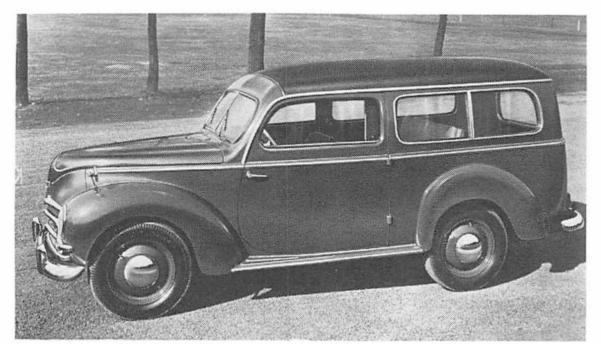

Ford Taunus Spezial Limousine 2 Türen 1950–1951


Ford Taunus de Luxe Cabriolet 2 Sitze (Karosserie Deutsch) 1951

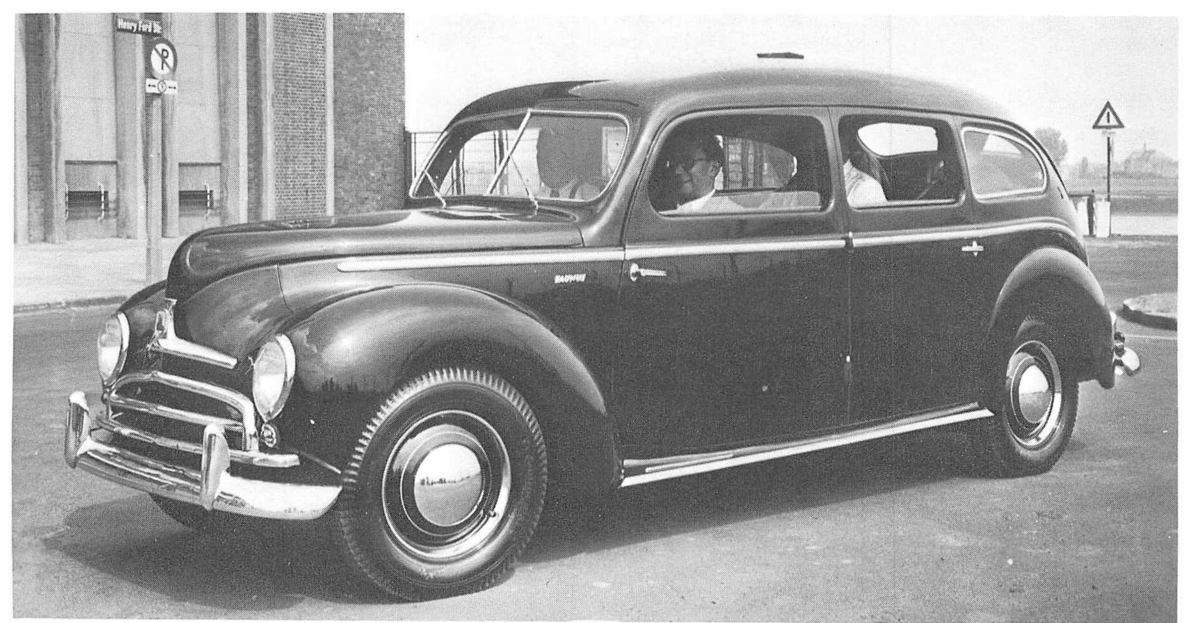
Ford Taunus de Luxe Limousine 2 Türen 1951



Ford Taunus de Luxe Cabriolet (Karosserie Migö) 1951



Ford Taunus Spezial Kombi (Karosserie Plasswilm) 1950–1951



Ford Taunus Spezial Limousine 4 Türen 6 Sitze (Karosserie Wilhelm) 1950

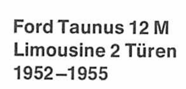
	Ford Taunus 1948–1951		
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)		
Bohrung x Hub	63,5 x 92,5 mm		
Hubraum	1172 ccm		
Leistung	34 PS bei 4250 U/min		
Drehmoment	7,25 mkg bei 2300 U/min		
Verdichtung	1:6,6		
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 26 VFJ		
Ventile	Seitlich stehend Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Thermosyphon (7,7 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)		
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	90 W bzw. (ab Mai 1960) 130 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte bzw. (ab 1950) Lenkradschaltung		
Getriebe	3 Gang		
Synchronisierung	II–III		
Übersetzungen	I. 3,071 bzw. (ab Juli 1949) 3,41 II. 1,765 III. 1,000		
Antriebs-Übersetzung	Limousine und Cabriolet: 4,857 (34: 7) oder 5,50 (33: 6) Kombi und Taxameter: 5,50 (33: 6)		
Fahrwerk	Plattformrahmen Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Starrachse, 1 Querfeder, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, 1 Querfeder, Stabilisator		
Lenkung	Schnecke (13,6: 1), 2,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch, Trommel-Ø 230 mm, Bremsfläche 680 cm²		
Allgemeine Daten	**Limousine, Cabriolet**	**Kombi**	**Taxameter**
Radstand	2387 mm	2387 mm	2887 mm
Spur	1186/1220 mm	1186/1220 mm	1186/1220 mm
Gesamtmaße	Taunus (Spezial): 4080 x 1485 x 1600 mm Taunus de Luxe: 4080 x 1485 x 1580 mm	4180 x 1504 x 1700 mm	4580 x 1485 x 1600 mm
Felgen	Standard + (bis Mai 50) Spezial: 3,25 oder 3,50 D x 16 Spezial (ab Mai 50) + de Luxe: 4 J x 15	3,50 D x 16	3,50 D x 16
Reifen	Standard + (bis Mai 50) Spezial: 5,00, 5,25 oder 5,50–16 Spezial (ab Mai 50): 5,60 oder 5,90–15 de Luxe: 5,90–15	5,50–16	5,50–16
Wendekreis	10,2 Meter	10,2 Meter	ca. 11 Meter
Wagengewicht	Limousine: 900–935 kg Cabriolet 2 Sitze: 1030 kg	1000 kg	1000 kg
Zuläss. Gesamtgewicht:	Limousine: 1250 kg Cabriolet 2 Sitze: 1200 kg	1550 kg	1550 kg
Höchstgeschwindigkeit:	105 km/h bzw. (bei Antriebs-übersetzung 5,50) 95 km/h	95 km/h	95 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	44 sec		
Verbrauch/100 km	Limousine 9 Liter Cabriolet 9,5 Liter	9,5 Liter	9,5 Liter
Kraftstofftank	35 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)

Ford Taunus 12 M (1952–1959)

Ford G 13. Nachfolger des „Buckel-Taunus". Völlig neue Karosserie in Pontonform, vorn Einzelradaufhängung. Wie bisher seitengesteuerter Langhubmotor, jedoch höhere Leistung. Das Auto wirkte optisch ansprechend und überzeugend im Konzept, doch litt sein Ruf unter gravierenden Verarbeitungsmängeln. Gebaut wurden ab Januar 1952 bis Juli 1959 insgesamt 215265 Wagen, darunter (ab Juni 1953 bis Ende 1954 und dann wieder ab Januar 1957 bis Juli 1959) 15054 Kombi und eine kleine Zahl von Cabriolets. Preise:

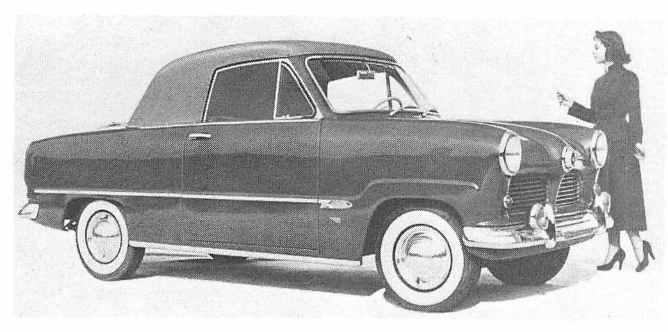
Limousine 2 Türen	1952: DM 7535,–	1953/54: DM 6760,–	1955–59: DM 5870,–
Kombi 2 Türen		1953/54: DM 7110,–	1957–59: DM 6300,–
Cabriolet 2 Sitze			1954: DM 8860,–
Cabriolet 4 Sitze			1953/54: DM 8935,–

Von 1953 bis 1955 wurde als „Taunus 12" die Limousine mit sehr einfacher Standardausstattung, Mittelschaltung (Lenkradschaltung + DM 40,–) und Reifen 5,60–13 angeboten. Wagengewicht 825 kg. Preis DM 6060,– bzw. (ab 1955) DM 5550,–.



Ford Taunus 12 M
Limousine 2 Türen
1952–1955





Ford Taunus 12 M
Cabriolet 2 Sitze
1953–1954



Ford Taunus 12 M
Kombi 2 Türen
1953–1954

Ford Taunus 15 M (1955–1958)

Ford G 4 B. Im wesentlichen gleicher Wagen wie Taunus 12 M, jedoch mit neuem 1,5 Liter-Kurzhub-Hängeventilmotor. Gebaut wurden ab Dezember 1954 bis Juli 1958 insgesamt 134127 Wagen, davon 20552 Kombi sowie bis Sommer 1957 eine kleine Zahl von Cabriolets. Die Limousinen gab es ab September 1955 auch als Taunus 15 M de Luxe („Dienstmädchen im Abendkleid"). Preise:

15 M Limousine 2 Türen	DM 6375,–
15 M de Luxe Limousine 2 Türen	DM 6935,–
15 M Kombi 2 Türen	DM 6740,–
15 M Cabriolet 2 Sitze	DM 8765,–
15 M Cabriolet 4 Sitze	DM 8840,–



Ford Taunus 15 M Limousine 2 Türen 1955–1957





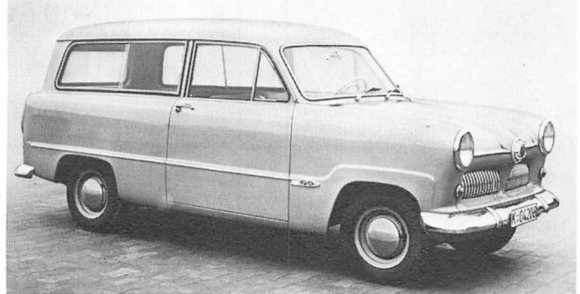


Oben links: Ford Taunus 15 M Cabriolet 4 Sitze 1955–1957

Oben rechts: Ford Taunus 15 M de Luxe Limousine 2 Türen 1955–1957

Ford Taunus 15 M Limousine 2 Türen 1957–1958





Oben links:
Ford Taunus 12 M
Limousine 2 Türen
1957–1959

Oben rechts:
Ford Taunus 12 M
Kombi 2 Türen
1955–1957

Rechts:
Ford Taunus 12 M
Limousine 2 Türen
1959–1962

Unten links:
Ford Taunus 12 M
Kombi 2 Türen
1959–1962

Unten rechts:
Ford Taunus 12 M
Cabriolet 2 Sitze
(Karosserie Deutsch)
1959–1962







Ford Taunus 12 M (1959–1962)

Modernisierte Karosserie (Hauptmerkmal: Breiter Seitenstreifen). Wahlweise 1,2 Liter-Motor (Typ G 13) oder 1,5 Liter-Motor (Typ G 4 B). Gebaut wurden ab August 1959 bis Juli 1962 insgesamt 215471 Wagen, davon 126581 Limousinen mit 1,2 Liter-Motor, 69191 Limousinen mit 1,5 Liter-Motor, 1991 Kombi 1,2 Liter und 7708 Kombi 1,5 Liter. Einige Limousinen hat die Firma Karl Deutsch (Köln) in Zweisitzer-Cabriolets (Preis etwa 9000 DM) umgebaut. Preise:

12 M 1,2 Liter Limousine 2 Türen	DM 5555,–
12 M 1,5 Liter Limousine 2 Türen	DM 5665,–
12 M 1,2 Liter Kombi 2 Türen	DM 5955,–
12 M 1,5 Liter Kombi 2 Türen	DM 6065,–

	Ford Taunus 12 M 1952–1959	Ford Taunus 15 M 1955–1958
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	63,5 x 92,5 mm	82 x 70,9 mm
Hubraum	1172 ccm	1498 ccm
Leistung	38 PS bei 4250 U/min	55 PS bei 4250 U/min
Drehmoment	7,56 mkg bei 2200 U/min	11,3 mkg bei 2400 U/min
Verdichtung	1:6,8	1:7. Ab Sept. 1957: 1:6,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 VFJS	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB
Ventile	Seitlich stehend, Stößel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder
Kurbelwellenlager	3	3
Kühlung	Pumpe (7,1 Liter Wasser)	Pumpe (7 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)	Druckumlauf (2,5 Liter Öl)
Batterie	6 V 75 Ah bzw. (ab. Sept. 1955) 85 Ah	6 V 84 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	130 W bzw. (ab Sept. 1957) 160 W	130 W bzw. (ab Sept. 1957) 160 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch ab Sept. 1957: Saxomat
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung

Getriebe	12 M: 3 Gang bis Aug. 1957:	12 M: 3 Gang ab Sept. 1957:	12 M: 4 Gang bis Aug. 1957:	12 M: 4 Gang ab Sept. 1957:	15 M: 3 Gang bis Aug. 1957:	15 M: 3 Gang ab Sept. 1957:	15 M: 4 Gang
Synchronisierung	II–III	I–III	II–IV	II–IV	II–III	I–III	I–IV
Übersetzungen	I. 3,410 II. 1,765 III. 1,000	I. 3,48 II. 1,80 III. 1,00	I. 3,70 II. 2,16 III. 1,40 IV. 1,00	I. 3,60 II. 2,10 III. 1,41 IV. 1,00	I. 3,27 II. 1,69 III. 1,00	I. 3,27 II. 1,69 III. 1,00	I. 3,39 II. 1,98 III. 1,33 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,375 oder 4,57 Kombi nur 4,57 Ab. Okt. 1954: einheitl. 4,44		4,44		Limousine 4,11 Kombi 4,44		Limousine 3,90 Kombi 4,44

	Ford Taunus 12 M	Ford Taunus 15 M
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern	Doppel-Querlenker Schraubenfedern
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern	Starrachse, Halbfedern
Lenkung	Schnecke (13,6:1) 2,5 Lenkraddrehungen	Schnecke (13,6:1) 2,5 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-Ø 203 mm, Bremsfläche 590 cm² Kombi: Trommel-Ø hinten 230 mm Bremsfläche 660 cm²	Hydraulisch Trommel-Ø 203 mm, Bremsfläche 640 cm² Kombi: Trommel-Ø hinten 230 mm Bremsfläche 660 cm²
Allgemeine Daten:		
Radstand	2489 mm	2489 mm
Spur	1220/1220 mm	1220/1220 mm
Gesamtmaße	Limousine: 4060 x 1580 x 1550 mm Kombi 1953–1954: 4060 x 1580 x 1615 mm Kombi 1957–1959: 4060 x 1580 x 1595 mm	Limousine: 4060 x 1580 x 1550 mm Kombi: 4060 x 1580 x 1615 mm
Felgen	4 J x 13. Kombi 4½ K x 13	4 J x 13, Kombi 4½ K x 13
Reifen	Limousine 5,60 oder 5,90–13 Kombi 1953–1954: 6,40–13 Kombi 1957–1959: 5,90–13	5,60–13 Kombi: 6,40–13
Wendekreis	11,5, Kombi 12,1 Meter	11,5, Kombi 12,1 Meter
Wagengewicht	Limousine: 850 kg Cabriolet 2 Sitze 915, 4 Sitze 935 kg Kombi: 930 kg	Limousine: 930 kg Cabriolet 2 Sitze 990, 4 Sitze 1015 kg Kombi: 965 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousine 1215, Cabriolet 1250 kg Kombi 1953–1954: 1615 kg Kombi 1957–1959: 1595 kg	Limousine 1260, Cabriolet 1300 kg Kombi: 1600 kg
Höchstgeschwindigkeit	Limousine 112, Kombi 105 km/h	Limousine 128, Kombi 120 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	38 sec	Limousine 25, Kombi 32 sec
Verbrauch/100 km	Limousine: 9 Liter Cabriolet und Kombi: 9,5 Liter	Limousine: 10 Liter Cabriolet und Kombi: 10,5 Liter
Kraftstofftank	34 Liter (im Heck)	34 Liter (im Heck)

Ford Taunus 12 M 1,2 Liter 1959–1962	Ford Taunus 12 M 1,5 Liter 1959–1962	Ford Taunus 17 M 1,7 Liter 1957–1960
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
63,5 x 92,5 mm	82 x 70,9 mm	84 x 76,6 mm
1172 ccm	1498 ccm	1698 ccm
38 PS bei 4250 U/min	55 PS bei 4250 U/min	60 PS bei 4250 U/min
7,8 mkg bei 2200 U/min	11,3 mkg bei 2400 U/min	13,2 mkg bei 2200 U/min
1:7,4	1:6,8	1:7,1. Ab Sept. 1959: 1:7,2
1 Fallstromvergaser Solex 28 PCJ	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICBA	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB
Seitlich stehend, Stößel	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder	Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder	Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder
3	3	3
Pumpe (7 Liter Wasser)	Pumpe (7 Liter Wasser)	Pumpe (8,2 Liter Wasser)
Druckumlauf (2,5 Liter Öl)	Druckumlauf (2,85 Liter Öl)	Druckumlauf (3,25 Liter Öl)
6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 85 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)
160 W bzw. (ab Sept. 1961) 180 W	160 W bzw. (ab Sept. 1961) 180 W	160 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinderräder	Antrieb auf Hinterräder
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Auf Wunsch: Saxomat	Auf Wunsch: Saxomat	Auf Wunsch: Saxomat
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
3 Gang: bis Sept. 61: I–III, I. 3,48, II. 1,80, III. 1,00; ab Sept. 61: I–III, I. 3,47, II. 1,70, III. 1,00 4 Gang: bis Sept. 61: I–IV, I. 3,60, II. 2,10, III. 1,41, IV. 1,00; ab Sept. 61: I–IV, I. 3,43, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00	3 Gang: bis Sept. 61: I–III, I. 3,27, II. 1,69, III. 1,00; ab Sept. 61: I–III, I. 3,29, II. 1,61, III. 1,00 4 Gang: bis Sept. 61: I–IV, I. 3,39, II. 1,98, III. 1,33, IV. 1,00; ab Sept. 61: I–IV, I. 3,43, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00	3 Gang: I–III, I. 3,27, II. 1,69, III. 1,00 4 Gang: I–IV, I. 3,39, II. 1,98, III. 1,33, IV. 1,00
3 Gang: 4,11 oder 4,44, Kombi nur 4,44 4 Gang: 4,11 oder 3,9 oder 4,44, Kombi nur 4,44	3 Gang: 3,9, Kombi 4,44 4 Gang: 3,9, Kombi 4,44	Limousinen 3,54 oder 3,90 Kombi 4,11 oder 4,44
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	McPherson-Federbeine
Schraubenfedern, Stabilisator	Schraubenfedern, Stabilisator	Schraubenfedern, Stabilisator
Starrachse, Halbfedern	Starrachse, Halbfedern	Starrachse, Halbfedern
Schnecke (13,6:1)	Schnecke (13,6:1)	Schnecke (15,8:1)
2,5 Lenkraddrehungen	2,5 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-∅ 203 mm, Bremsfläche 590 cm² Kombi: Trommel-∅ hinten 230 mm Bremsfläche 660 cm²	Trommel-∅ 203 mm, Bremsfläche 590 cm² Kombi: Trommel-∅ hinten 230 mm Bremsfläche 660 cm²	Trommel-∅ 230 mm, Bremsfläche 884 cm²
2489 mm	2489 mm	2604 mm
1220/1220 mm	1220/1220 mm	1270/1270 mm
Limousine: 4060 x 1570 x 1520 mm Kombi: 4060 x 1570 x 1610 mm	Limousine: 4060 x 1570 x 1520 mm Kombi: 4060 x 1570 x 1610 mm	Limousinen bis Aug. 1959: 4375 x 1670 x 1500 mm Limousinen ab Sept. 1959: 4375 x 1670 x 1470 mm Kombi: 4375 x 1670 x 1510 mm
4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13
5,60–13 Kombi: 5,90–13	5,60–13 Kombi: 5,90–13	5,90–13 Kombi: 6,40–13
11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter
Limousine: 875 kg Kombi: 945 kg	Limousine: 900 kg Kombi: 970 kg	Limousine 2 Türen: 1025 kg Limousine 4 Türen: 1050 kg Kombi: 1090 kg
Limousine: 1280 kg Kombi: 1475 kg	Limousine: 1280 kg Kombi: 1475 kg	Limousine 2 Türen: 1400 kg Limousine 4 Türen: 1430 kg Kombi: 1650 kg
Limousine 112, Kombi 105 km/h	Limousine 128, Kombi 120 km/h	Limousine 128, Kombi 120 km/h
38 sec	Limousine 25, Kombi 32 sec	23 sec
Limousine: 9 Liter Kombi: 9,5 Liter	Limousine: 10 Liter Kombi: 10,5 Liter	Bis Aug. 1959: 11 Liter Ab Sept. 1959: 10,5 l Super
34 Liter (im Heck)	34 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Ford Taunus 17 M (1957–1960)

Ford P 2. Völlig neue Konstruktion. Karosserielinie („Gelsenkirchener Barock“) dem Stil zeitgenössischer USA-Modelle von Ford nachempfunden. Gebaut wurden ab August 1957 bis August 1960 insgesamt 239978 Wagen, davon 45468 Kombi sowie in geringer Zahl Zweisitzer-Cabriolets (Karosserie Deutsch, Preis etwa 10500 DM). Ab Februar 1959 besaßen 17 M und 17 M de Luxe einheitlichen (vorher unterschiedlichen) Kühlergrill und andere Heckleuchten. Ab September 1959 Limousinen mit flacherem Dach und Vorsprung über der Heckscheibe, Kunststoff-Dachhimmel,



Ford Taunus 17 M Limousine 2 Türen 1957–1958



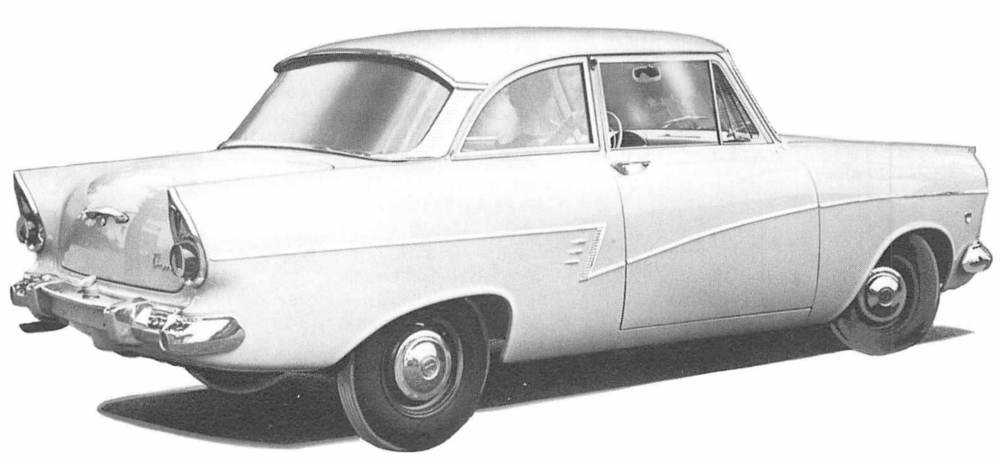
Ford Taunus 17 M de Luxe Limousine 2 Türen 1957–1959



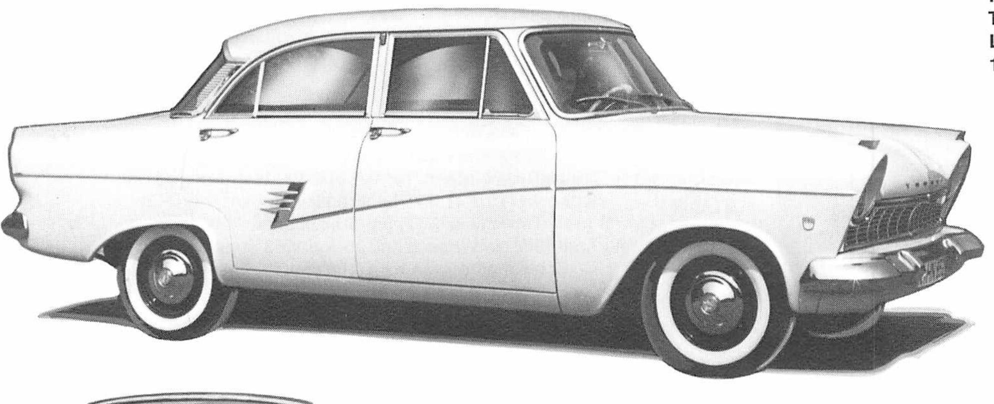
Ford Taunus 17 M de Luxe Cabriolet 2 Sitze (Karosserie Deutsch) 1957–1960

neuem Zylinderkopf und als Sonderausstattung Stahl- statt Stoffschiebedach.

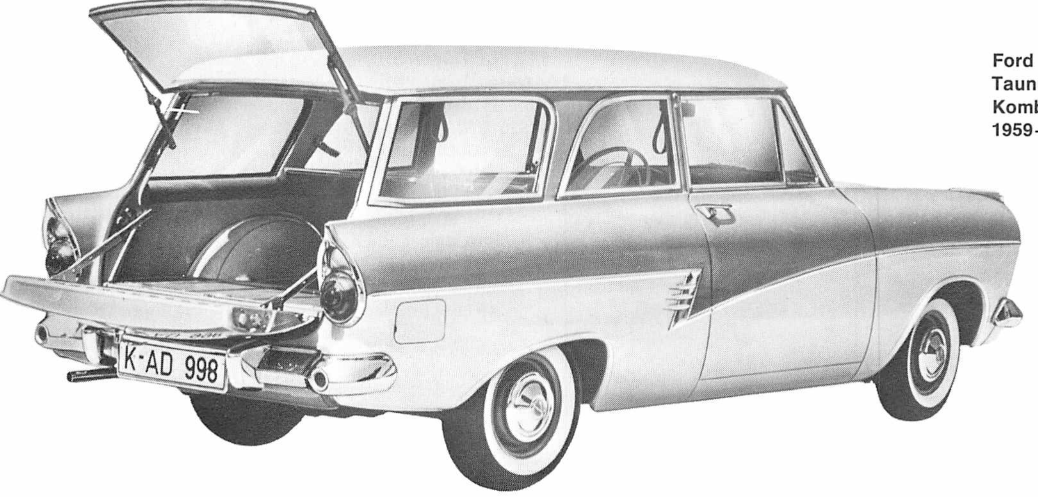
Preise:	bis Aug. 1959	ab Sept. 1959
17 M Limousine 2 Türen	DM 6830,–	DM 6645,–
17 M de Luxe Limousine 2 Türen	DM 7370,–	DM 6965,–
17 M Limousine 4 Türen	DM 7270,–	DM 6985,–
17 M de Luxe Limousine 4 Türen	DM 7870,–	DM 7305,–
17 M Kombi 2 Türen	DM 7170,–	DM 6945,–
17 M de Luxe Kombi 2 Türen	DM 7730,–	DM 7265,–



Ford Taunus 17 M Limousine 2 Türen 1959–1960



Ford Taunus 17 M de Luxe Limousine 4 Türen 1959–1960



Ford Taunus 17 M de Luxe Kombi 2 Türen 1959–1960

	Ford Taunus 17 M 1,5 Liter 1960–1964	Ford Taunus 17 M 1,7 Liter 1960–1964	
		bis August 1963	**ab September 1963**
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	82 x 70,9 mm	84 x 76,6 mm	84 x 76,6 mm
Hubraum	1498 ccm	1698 ccm	1698 ccm
Leistung	55 PS bei 4250 U/min	60 PS bei 4250 U/min	65 PS bei 4250 U/min
Drehmoment	11,3 mkg bei 2400 U/min	13,2 mkg bei 2200 U/min	14,2 mkg bei 2100 U/min
Verdichtung	1:6,8	1:7,0	1:8,4
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB bzw. (ab Sept. 1963) Solex 32 PDSIT mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Pumpe (7 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,25 Liter Öl)		
Batterie	6 V 78 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	180 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch: Saxomat		
Schaltung	Lenkradschaltung		
Getriebe	3 Gang	oder	4 Gang
Synchronisierung	I–III		I–IV
Übersetzungen	I. 3,29 II. 1,61 III. 1,00		I. 3,43 II. 1,97 III. 1,37 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	Limousinen 3,56 oder 3,89 Turnier 325: 3,56 oder 3,89 Turnier 510: 3,89 oder 4,11		Limousinen 3,56, 3,89 oder 3,27 Turnier 325: 3,56 oder 3,89 Turnier 510: 3,89 oder 4,11
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse. Dreiblatt-Halbfedern. Turnier 510: Vierblatt-Halbfedern		
Lenkung	Schnecke (15,8:1), 3,75 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch, Trommel-∅ 230 mm, Bremsfläche 748 cm² Ab April 1962 auf Wunsch und ab Juli 1963 Serie: Scheibenbremsen vorn (188 mm∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2630 mm		
Spur	1295/1295 mm		
Gesamtmaße	Limousinen: 4452 x 1670 x 1450 mm Turnier 325 und 510: 4452 x 1480 x 1490 mm		
Felgen	4 J x 13. Turnier 510: 4¹/₂ K x 13		
Reifen	5,90–13. Turnier 510: 6,40–13		
Wendekreis	11,4 Meter. Turnier 510: 11,8 Meter		
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 940 kg, 4 Türen 960 kg Turnier 325: 990 kg. Turnier 510: 1005 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousinen: 1340 kg Turnier 325: 1400 kg. Turnier 510: 1600 kg		
Höchstgeschwindigkeit	136 km/h	138 km/h	140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	22 sec	20,5 sec	17,5 sec
Verbrauch/100 km	Limousinen: 9,5 Liter Turnier 325: 10 Liter Turnier 510: 10,5 Liter	Limousinen: 10 Liter Turnier 325: 10,5 Liter Turnier 510: 11 Liter	Limousinen: 10 l Super Turnier 325: 10,5 l Super Turnier 510: 11 l Super
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Ford Taunus 17 M/TS
1,75 Liter
1961–1964

bis August 1963	**ab September 1963**
4 (Reihe)	4 (Reihe)
85,5 x 76,6 mm	85,5 x 76,6 mm
1758 ccm	1758 ccm
70 PS bei 4500 U/min	75 PS bei 4500 U/min
14,3 mkg bei 2200 U/min	14,7 mkg bei 2300 U/min
1:8,5	1:8,6
1 Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32 PICB	Solex 32 DIDTA
	mit Startautomatik

Hängend, Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle, Antrieb Stirnräder
3
Pumpe (7 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,25 Liter Öl)
6 V 78 Ah (im Motorraum)
180 W

Antrieb auf Hinterräder
Einscheibentrockenkupplung

Lenkradschaltung
4 Gang
I–IV
I. 3,43
II. 1,97
III. 1,37
IV. 1,00
3,56, 3,89 oder 3,27

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine
Schraubenfedern, Stabilisator
Starrachse. Dreiblatt-Halbfedern
Schnecke (15,8:1), 3,75 Lenkraddrehungen
Hydraulisch, Trommel-∅ 230 mm, Bremsfläche 748 cm²
Ab April 1962 auf Wunsch und ab August 1962 Serie:
Scheibenbremsen vorn (188 mm ∅)

2630 mm
1295/1295 mm
4452 x 1670 x 1450 mm

4 J x 13
5,90 S 13
11,4 Meter
Limousine 2 Türen 940 kg, 4 Türen 960 kg

1340 kg

148 km/h	154 km/h
17 sec	15 sec
10 l Super	11 l Super
45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

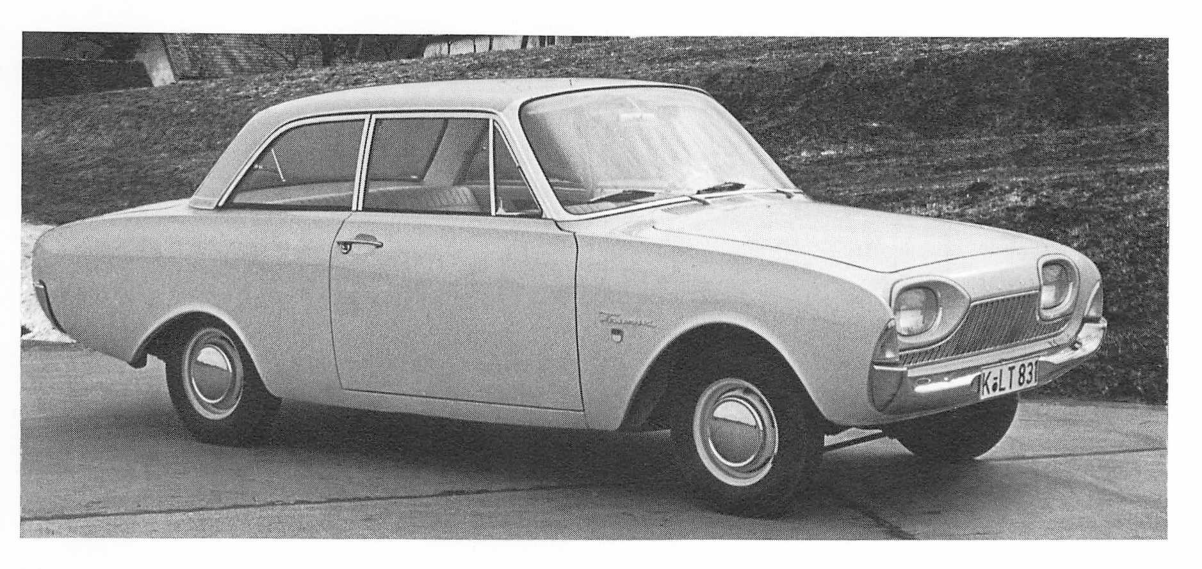


Ford Taunus 17 M
Limousine 4 Türen
und Kombi 2 Türen
1960–1964

Ford Taunus 17 M (1960–1964)

Ford P 3. Neue, stromlinienähnliche Karosserie („Linie der Vernunft"), die allgemein großen Anklang fand. Nur war leider längere Zeit die qualitative Verarbeitung des Wagens mäßig. Wahlweise 1,5 Liter-Motor (Typ P 3), 1,7 Liter-Motor (Typ P 3 S) oder (ab September 1961) 1,75 Liter-TS-Motor (Typ P 3 C). Gebaut wurden ab September 1960 bis August 1964 insgesamt 669731 Wagen, davon 86010 Kombi („Turnier") und zwar jeweils etwa die Hälfte mit 1,5 Liter-Motor. Einige Limousinen hat die Firma Karl Deutsch (Köln) in Zweisitzer-Cabriolets (Preis ab etwa 11000 DM) und in Coupés umgebaut. Der 17 M Turnier hatte anfangs am oberen Dachrand befindliche, dann auf die Kotflügel aufgesetzte und schließlich in die Kotflügel eingebaute Heckleuchten.

Preise:	ab Sept. 1960	April 1962	Sept. 1963
17 M 1,5 Liter Limousine 2 Türen	DM 6645,–	DM 6845,–	DM 6845,–
17 M 1,5 Liter Limousine 4 Türen	DM 7035,–	DM 7235,–	DM 7235,–
17 M 1,5 Turnier, Kombi 2 Türen	DM 6945,–	DM 7145,–	DM 7145,–
1,7 Liter-Motor	DM + 75,–	DM + 75,–	DM + 75,–
4 Gang-Getriebe	DM + 95,–	DM + 95,–	DM + 95,–
Sonderausstattung	DM +295,–	DM +295,–	DM +295,–
17 M/TS Limousine 2 Türen	DM 7890,–	DM 8090,–	DM 7945,–
17 M/TS Limousine 4 Türen	DM 8280,–	DM 8480,–	DM 8335,–



Ford Taunus 17 M Limousine 2 Türen 1960–1964



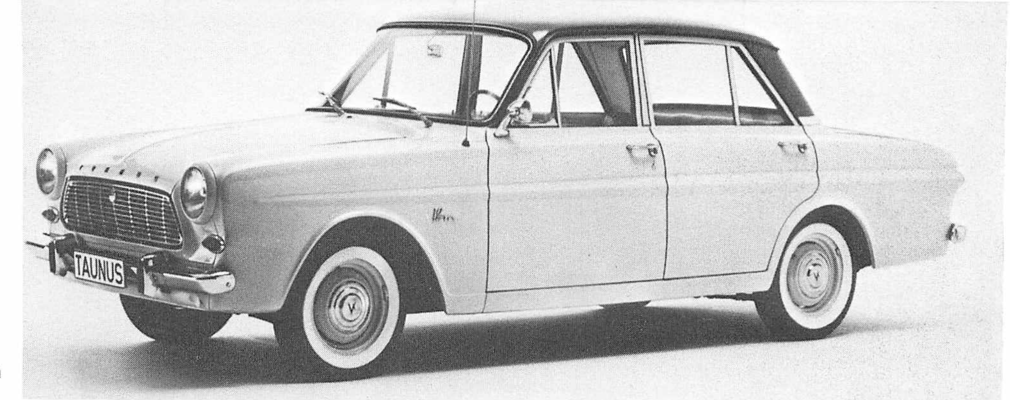
Ford Taunus 17 M Cabriolet 2 Sitze (Karosserie Deutsch) 1960–1964



Ford Taunus 12 M (1962–1966)

Ford P 4. Hat mit dem früheren Taunus 12 M nur den Namen gemeinsam, während technischer Aufbau, Aussehen und Charakter grundlegend verschieden sind. Völlig neuer Wagen mit V4-Motor und Vorderradantrieb, ursprünglich (als „Cardinal") in Amerika für den amerikanischen Markt als Konkurrenz zum Volkswagen-Käfer entwickelt, dann aber an die Kölner Ford-Werke abgegeben. (Ein Schwestermodell mit ähnlicher Karosserie, aber Vierzylinder-Reihenmotor und Hinterradantrieb war der damalige Ford Cortina in England.) Vorgestellt und gebaut wurde der Taunus 12 M als Zweitüren-Limousine mit 1,2 Liter-Motor ab September 1962. Es folgten der Taunus 12 M/TS im Dezember 1962, der Kombi im März 1963 sowie die Viertüren-Limousine, das 12 M/TS Coupé und der normale 1,5 Liter-Motor im September 1963. Ab September 1964 erhielten alle 12 M-Modelle Scheibenbremsen vorn sowie eine korrigierte Vorderradaufhängung. Das Coupé war ab 1966 auf Wunsch auch mit 50 PS 1,5 Liter-Motor lieferbar. Gebaut wurden ab September 1962 bis Juli 1966 insgesamt 672695 Wagen, und zwar 413683 Limousinen mit 1,2 Liter-Motor, 209949 Limousinen und Coupés mit 1,5 Liter-Motor, 21698 Kombi mit 1,2 Liter-Motor und 27365 Kombi mit 1,5 Liter-Motor. Gebaut wurde der Taunus 12 M zunächst ausschließlich in Köln, jedoch ab August 1963 zunehmend und schließlich fast nur noch im belgischen Zweigwerk Genk. Zweitüren-Limousinen wurden in geringer Zahl von der Firma Karl Deutsch (Köln) in Cabriolets 2/2 Sitze umgebaut, wobei der Preis je nach Ausführung ab etwa DM 9200,– betrug.

Preise:	bis März 1966	ab April 1966
12 M 1,2 Liter Limousine 2 Türen	DM 5480,–	DM 5690,–
12 M 1,5 Liter Limousine 2 Türen	DM 5600,–	DM 5810,–
12 M 1,2 Liter Limousine 4 Türen	DM 5830,–	DM 6040,–
12 M 1,5 Liter Limousine 4 Türen	DM 5950,–	DM 6160,–
Spezial-Ausstattung für Limousinen	+ DM 175,–	+ DM 175,–
12 M 1,2 Liter Kombi 2 Türen	DM 5880,–	DM 6090,–
12 M 1,5 Liter Kombi 2 Türen	DM 6000,–	DM 6210,–
Spezial-Ausstattung für Kombi	+ DM 250,–	+ DM 250,–
12 M/TS 1,5 Liter Limousine 2 Türen	DM 6000,–	DM 6210,–
12 M/TS 1,5 Liter Limousine 4 Türen	DM 6350,–	DM 6560,–
12 M/TS 1,5 Liter Coupé 2/2 Sitze	DM 6300,–	DM 6390,–



Ford Taunus 12 M
Limousine 4 Türen
1963–1966

Ford Taunus 12 M/TS
Coupé 2/2 Sitze
1963–1966





Ford Taunus 12 M
Kombi 2 Türen
1963–1966

Ford Taunus 12 M
Cabriolet 2 Sitze
(Karosserie Deutsch)
1963–1966



	Ford Taunus 12 M 1,2 Liter 1962–1966	Ford Taunus 12 M 1,5 Liter 1963–1966	Ford Taunus 12 M/TS 1,5 Liter 1963–1966
Motor			
Zylinderzahl	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)
Bohrung x Hub	80 x 58,86 mm	90 x 58,86 mm	90 x 58,86 mm
Hubraum	1183 ccm	1498 ccm	1498 ccm
Leistung	40 PS bei 4500 U/min	50 PS bei 4500 U/min	55 PS bei 4500 U/min Ab September 1964: 65 PS bei 4500 U/min
Drehmoment	8,0 mkg bei 2400 U/min	10,5 mkg bei 2100 U/min	11,0 mkg bei 2300 U/min Ab September 1964: 11,5 mkg bei 2300 U/min
Verdichtung	1:7,8	1:8,0	1:8,5. Ab. Sept. 1964: 9,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 PDSI Ab September 1964: Solex 28 PDSIT-7 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 28 PDSI Ab September 1964: Solex 28 PDSIT-7 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSI Ab September 1964: Solex 32 PDSIT-7 mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3, dazu Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder		
Kühlung	Pumpe (6,5 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,25 Liter Öl)		
Batterie	6 V 77 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	200 W		
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vorn, Getriebe hinter der Vorderachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,03 bzw. (ab Sept. 1964) 4,06, II. 2,33, III. 1,48, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,78, Kombi 4,125	3,56, Kombi 3,78	3,56
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	1 Achtblatt-Querfeder oben, Querlenker unten		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Vierblatt- bzw. (bei Kombi) Fünfblatt-Halbfedern. Bis Sommer 1964: Stabilisator		
Lenkung	Kugelumlauf (22:1), 4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-Ø vorn 230, hinten 200 mm. Bremsfläche 650 cm² Ab September 1964: Scheibenbremsen vorn (230 mm Ø)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2527 mm	2527 mm	2527 mm
Spur	1245/1245 mm	1245/1245 mm	1245/1245 mm
Gesamtmaße	4248 (4322) x 1594 x 1458 mm Kombi: 4248 x 1594 x 1465 mm	4248 (4322) x 1594 x 1458 mm Kombi: 4248 x 1594 x 1465 mm	4322 x 1594 x 1458 mm Coupé: 4322 x 1594 x 1424 mm
Felgen	4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13
Reifen	5,60–13, Kombi 5,90–13	5,60–13, Kombi 5,90–13	5,60–13
Wendekreis links/rechts	11,8/11,2 Meter	11,8/11,2 Meter	11,8/11,2 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 845 kg Limousine 4 Türen 865 kg Kombi 915 kg	Limousine 2 Türen 845 kg Limousine 4 Türen 865 kg Kombi 915 kg	Limousine 2 Türen 870 kg Limousine 4 Türen 890 kg Coupé 860 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousinen 1245 kg Kombi 1390 kg	Limousinen 1245 kg Kombi 1390 kg	Limousinen 1270 kg Coupé 1245 kg
Höchstgeschwindigkeit	123, Kombi 120 km/h	135, Kombi 130 km/h	139 km/h bzw. (ab Sept. 1964) 144 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	29,5, Kombi 31 sec	20, Kombi 25 sec	17,5 sec bzw. (ab Sept. 1964) 16,5 sec
Verbrauch/100 km	9, Kombi 9,5 Liter	9,5, Kombi 10 Liter	9 l Super bzw. (ab Sept. 1964) 9,5 l Super
Kraftstofftank	38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck)

Ford (Taunus) 12 M (1966–1970)
Ford (Taunus) 15 M (1966–1970)

Ford P 6. Nachfolger des Taunus 12 M der Baureihe P 4. Die im September 1966 eingeführte Baureihe P 6 ließ das redliche Bemühen der Kölner Ford-Werke erkennen, aus der einst in Amerika arg verkorksten Konzeption doch noch ein brauchbares Automobil zu machen. Nun wurde die abenteuerliche Vorderradaufhängung des seitherigen 12 M durch ordentliche Federbeine in Verbindung mit einer anderen Lenkung ersetzt. Den 1,2 Liter-Motor hat man auf 1,3 Liter aufgebohrt. Wahlweise standen weiterhin zwei 1,5 Liter-Motoren zur Verfügung, doch die damit bestückten Wagen hießen wieder Taunus 15 M bzw. 15 M/TS. Eine ziemlich klobige Form kennzeichnete die neuen Karosserien, wobei Front und Heck beim 12 M und beim 15 M unterschiedliche Garnierungen erhielten.

Ab September 1967: Das Wort „Taunus" entfällt in der Typenbezeichnung. Erweiterung des Motorenprogramms. Umstellung der elektrischen Anlage von 6 auf 12 Volt. Einführung von Zweikreisbremsen.

Ab Februar 1968: Auf Wunsch Mittelschaltung und Servobremsen. 15 M auch mit 1500 S- und 1700 S-Motor lieferbar, die bis dahin dem 15 M/TS vorbehalten waren.

Ab März 1968 wird der bereits im September 1967 zur Frankfurter Automobil-Ausstellung improvisierte Ford 15 M/RS lieferbar. Als Alternative zum Opel Rallye Kadett

Ford Taunus 12 M
Limousine 2 Türen
1966–1970



Ford Taunus 15 M/TS
Limousine 4 Türen
1966–1968



Ford Taunus 15 M Turnier
Kombi 2 Türen
1966–1970



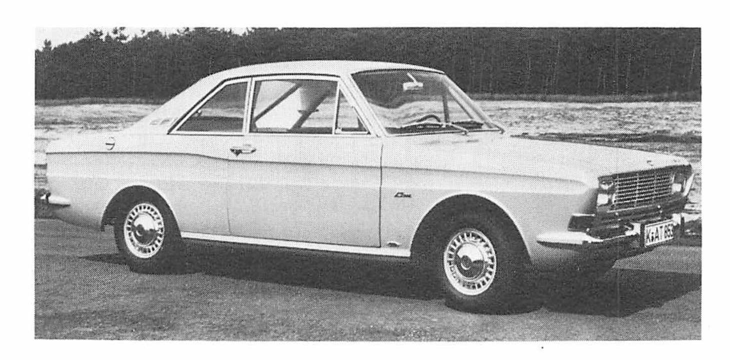
Preise	12 M 1300 Li. 2 Türen	15 M 1500 Li. 2 Türen	15 M 1500 Li. 4 Türen	15 M/TS 1500 S Li. 2 Türen	15 M/TS 1500 S Coupé	12 M 1300 Turnier	15 M 1500 Turnier
1966–1968	DM 5790,–	DM 6290,–	DM 6670,–	DM 6950,–	DM 7110,–	DM 6220,–	DM 6720,–
				15 M/XL 1500 Li. 2 Türen	15 M/RS 1700 S Coupé		
1968/1969	DM 5945,–	DM 6505,–	DM 6785,–	DM 6995,–	DM 7760,–	DM 6380,–	DM 6940,–
1970	DM 6300,–	DM 6890,–	DM 7165,–	DM 7405,–	DM 8205,–	DM 6735,–	DM 7320,–

gedacht wird er zwar bei weitem nicht so erfolgreich wie dieser, erreicht aber zeitweise immerhin ein Drittel der 15 M-Produktion. Der 15 M/RS ist ein 15 M/TS mit 1700 S-Motor, Gürtelreifen und sportlicher Aufmachung.

Ab August 1968: Armaturenbrett mit Rundinstrumenten. Lenkrad mit Pralltopf, aber noch keine Sicherkeitslenksäule. Luxusausführung 15 M/XL ersetzt seitherigen 15 M/TS. 1200- und 1300 S-Motor entfallen wieder. 75 statt 70 PS Leistung für 1700 S-Motor. Löbro-Gleichlauf-Gelenke für alle Wagen mit 1,5 und 1,7 Liter-Motor.

Juli 1970: Auslauf der Baureihe P 6. Ihr Produktionsergebnis belief sich auf insgesamt 668187 Wagen.

Ford 15 M/TS
Coupé 2/2 Sitze
1966–1968



Ford 15 M/RS
Limousine 2 Türen
1968–1970



Ford 15 M/RS
Coupé 2/2 Sitze
1968–1970



	Ford 12 M 1200 1967–1968	Ford (Taunus) 12 M 1300 1966–1970	Ford 12 M 1300 S 1967–1968
Motor			
Zylinderzahl	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)	
Bohrung x Hub	80 x 58,86 mm	84 x 58,86 mm	
Hubraum	1183 ccm	1305, für Steuer 1288 ccm	
Leistung	45 PS bei 4500 U/min	50 PS bei 5000 U/min	53 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	8,2 mkg bei 2400 U/min	9,5 mkg bei 2500 U/min	9,8 mkg bei 2400 U/min
Verdichtung	1:8,2	1:8,2	1:9,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 PDSIT-4 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 28 PDSIT-4 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 28 PDSIT-4 mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3, dazu Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder		
Kühlung	Pumpe (6,2 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)		
Batterie	12 V 38 Ah (im Motorraum)	6 V 66 Ah. Ab Sept. 1967: 12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	14 V 25 A	7 V 50 A Ab Sept. 1967: 14 V 25 A	14 V 25 A
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung. Ab Febr. 1968 auf Wunsch: Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,06 II. 2,16 III. 1,48 IV. 1,00	I. 3,69, Kombi 4,06 II. 2,16 III. 1,48 IV. 1,00	I. 3,69, Kombi 4,06 II. 2,16 III. 1,48 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	3,78, Kombi 4,125	3,78	3,78
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern		
Lenkung	Zahnstange (19,0:1), 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Scheibenbremsen vorn (236,5 mm ∅), Trommelbremsen hinten (203 mm∅) Ab Sept. 1967: Zweikreis-Hydraulik. Ab Febr. 1968 auf Wunsch: Servohilfe		
Allgemeine Daten			
Radstand	2527 mm	2527 mm	2527 mm
Spur	1321/1321 mm	1321/1321 mm	1321/1321 mm
Gesamtmaße	4318 (4389) x 1603 x 1400 mm Kombi: 4318 x 1603 x 1425 mm	4318 (4389) x 1603 x 1400 mm Coupé: 4389 x 1603 x 1385 mm Kombi: 4318 x 1603 x 1425 mm	4318 (4389) x 1603 x 1400 mm Coupé: 4389 x 1603 x 1385 mm Kombi: 4318 x 1603 x 1425 mm
Felgen	4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13
Reifen	5,60–13 (4 PR) Kombi 5,90–13 (6 PR)	5,60–13 (4 PR) Kombi 5,90–13 (6 PR)	5,60–13 (4 PR) Kombi 5,90–13 (6 PR)
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 850 kg Limousine 4 Türen 870 kg Kombi 910 kg	Limousine 2 Türen 850 kg Limousine 4 Türen 870 kg Coupé 845 kg Kombi 910 kg	Limousine 2 Türen 850 kg Limousine 4 Türen 870 kg Coupé 845 kg Kombi 910 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1280, Kombi 1420 kg	1280, Kombi 1420 kg Ab Aug. 1968: 1300, Kombi 1450 kg	1280, Kombi 1420 kg
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h	130 km/h	134 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	26 sec	23 sec	22 sec
Verbrauch/100 km	10, Kombi 10,5 Liter	10, Kombi 10,5 Liter	10, Kombi 10,5 l Super
Kraftstofftank	38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck) Ab Aug. 1968: 45, Kombi 38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck)

Ford (Taunus) 15 M 1500 1966–1968 Ford 12 M 1500 Ford 15 M (XL) 1500 1968–1970	Ford (Taunus) 15 M/TS 1500 S 1966–1968 Ford 15 M (XL) 1500 S 1968–1970	Ford 15 M/TS 1700 S 1967–1968 Ford 12 M 1700 S Ford 15 M (XL) 1700 S 1968–1970	Ford 15 M/RS 1500 S 1968–1970
4 (60°-V-Form)		4 (60°-V-Form)	
90 x 58,86 mm		90 x 66,8 mm	
1498 ccm		1699 ccm	
55 PS bei 5000 U/min	65 PS bei 5000 U/min	70 PS bei 5000 U/min Ab Aug. 1968: 75 PS bei 5000 U/min	
10,7 mkg bei 2500 U/min	11,7 mkg bei 2500 U/min	13,7 mkg bei 2400 U/min Ab Aug. 1968: 13,0 mkg bei 2500 U/min	
1:8,0	1:9,0	1:9,0	
1 Fallstromvergaser Solex 28 PDSIT-4 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT-4 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT-4 mit Startautomatik Ab August 1968: 1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 TDID mit Startautomatik	
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder			
3, dazu Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder			
Pumpe (6,2 Liter Wasser)			
Druckumlauf (3,3 Liter Öl)			
6 V 77 Ah. Ab Sept. 1967: 12 V 44 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah. Ab Sept. 1967: 12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
7 V 50 A Ab Sept. 1967: 14 V 25 A	7 V 50 A Ab Sept. 1967: 14 V 25 A	14 V 25 A	Drehstrom 14 V 35 A
Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse			
Einscheibentrockenkupplung			
Lenkradschaltung. Ab. Febr. 1968 auf Wunsch: Schalthebel Wagenmitte			Schalthebel Wagenmitte
4. Gang			4. Gang
I–IV			I–IV
I. 3,69			I. 3,69, ab Aug. 1968: 3,40
II. 2,16			II. 2,16, ab Aug. 1968: 1,99
III. 1,48			III. 1,48, ab Aug. 1968: 1,37
IV. 1,00			IV. 1,00
3,56, Kombi 3,78	3,56 Kombi 3,78	3,56	3,56
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern			
Starrachse, Halbfedern			
Zahnstange (19,0:1), 3,5 Lenkraddrehungen			
Hydraulisch. Scheibenbremsen vorn (236,5 mm∅), Trommelbremsen hinten (203 mm∅) Ab Sept. 1967: Zweikreis-Hydraulik. Ab Februar 1968 bei 1,5 Liter auf Wunsch und bei 1,7 Liter in Serie: Servohilfe			
2527 mm	2527 mm	2527 mm	2527 mm
1321/1321 mm	1321/1321 mm	1321/1321 mm	1321/1321 mm
4318 (4389) x 1603 x 1400 mm Coupé: 4389 x 1603 x 1385 mm Kombi: 4318 x 1603 x 1425 mm	4318 (4389) x 1603 x 1400 mm Coupé: 4389 x 1603 x 1385 mm Kombi: 4318 x 1603 x 1425 mm	4318 (4389) x 1603 x 1400 mm Coupé: 4389 x 1603 x 1385 mm Kombi: 4318 x 1603 x 1425 mm	4389 x 1603 x 1400 mm Coupé: 4389 x 1603 x 1385 mm
4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13 Ab August 1968: 4 J x 13 oder 4½ J x 14	4½ J x 13
5,60–13 (4 PR) Kombi 6,90–13 (6 PR)	5,60–13 (4 PR) Kombi 6,90–13 (6 PR)	6,00 S 13 (4 PR) Ab August 1968: 5,90–13 oder 155 SR 14	155 SR 14
11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter
Limousine 2 Türen 875 kg Limousine 4 Türen 895 kg Coupé 875 kg Kombi 935 kg	Limousine 2 Türen 875 kg Limousine 4 Türen 895 kg Coupé 875 kg Kombi 935 kg	Limousine 2 Türen 895 kg Limousine 4 Türen 915 kg Coupé 895 kg Kombi 955 kg	Limousine 2 Türen 905 kg Limousine 4 Türen 925 kg Coupé 905 kg
1280, Kombi 1420 kg Ab Aug. 1968: 1300, Kombi 1450 kg	1280, Kombi 1420 kg Ab Aug. 1968: 1300, Kombi 1450 kg	1280, Kombi 1420 kg Ab Aug. 1968: 1300, Kombi 1450 kg	1300 kg
136 km/h	145 km/h	150, ab Aug. 1968: 155 km/h	153, ab Aug. 1968: 158 km/h
20 sec	17 sec	15 sec	15 sec
10,5, Kombi 11 Liter	10,5, Kombi 11 l Super	11, Kombi 11,5 l Super	11 l Super
38 Liter (im Heck) Ab Aug. 1968: 45, Kombi 38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck) Ab Aug. 1968: 45, Kombi 38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck) Ab Aug. 1968: 45, Kombi 38 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Ford Taunus 17 M (1964–1967)
Ford Taunus 20 M (1964–1967)

Ford P 5. Der Taunus 17 M unterscheidet sich vom Vorgänger durch V4- statt Reihenmotor sowie durch stilistisch bedeutend verbesserte Linienführung der Karosserie. Etwa 60% aller 17 M wurden mit 1,7 Liter-Motor geliefert, 40% mit 1,5 Liter.

Taunus 20 M, völlig neu im Programm, ist gleicher Wagen wie Taunus 17 M, jedoch mit V6- statt V4-Motor. Äußerlich erkennbar an seitlicher Zierleiste. Lieferbar als Taunus 20 M mit normalem sowie als Taunus 20 M/TS mit höher verdichtetem Zweiliter-V6-Motor. Neu eingeführt wurde für diese beiden Modellreihen das Hardtop-Coupé. Vorstellung der gesamten Baureihe P 5 im September 1964. Produktionsbeginn der Limousinen November 1964, der beiden Kombi („Turnier") im Januar 1965 und des Hardtop-Coupé im Mai 1965. (Hardtop-Coupé ab Dezember 1966 auch als 17 M erhältlich). Das automatische Getriebe „Taunomatic" wurde in zunächst geringer Stückzahl ab Ende 1966 lieferbar. Ab Juli 1966 gab es den Turnier nicht nur als 20 M, sondern auch als 20 M/TS. Ab November 1966 erhielten alle 20 M- und 20 M/TS-Limousinen größeren 55 Liter-Tank.

Preise:	ab Sept. 1964	ab April 1966
17 M 1,7 Liter Limousine 2 Türen	DM 7070,–	DM 7345,–
17 M 1,7 Liter Limousine 4 Türen	DM 7475,–	DM 7755,–
17 M Turnier 1,7 Liter Kombi 2 Türen	DM 7375,–	DM 7655,–
17 M Turnier 1,7 Liter Kombi 4 Türen	DM 7825,–	DM 8105,–
0 M Limousine 2 Türen	DM 7990,–	DM 8300,–
20 M/TS Limousine 4 Türen	DM 9150,–	DM 9510,–
20 M/TS Hardtop-Coupé	DM 9700,–	DM 9890,–

Zweitüren-Limousinen baute die Firma Karl Deutsch (Köln) in Cabriolets 2/2 Sitze um. Preis je nach Ausführung für 17 M ab DM 11150,–, für 20 M ab DM 12200,– und für 20 M/TS ab DM 13000,–.

Insgesamt wurden ab August 1964 bis Juli 1967 insgesamt 710059 Wagen der Baureihe P 5 hergestellt. Im einzelnen waren es 424331 Taunus 17 M, 72050 Taunus 17 M Turnier, 170650 Taunus 20 M, 22418 Taunus 20 M Turnier und 20574 Taunus 17 M Kastenlieferwagen.



Ford Taunus 17 M Limousine 2 Türen 1964–1967

<table>
<tr><th></th><th>Ford Taunus 17 M (1500)
1964–1967</th><th>Ford Taunus 17 M (1700)
1966–1967</th><th>Ford Taunus 17 M (1700 S)
1964–1967</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>4 (60°-V-Form)</td><td>4 (60°-V-Form)</td><td>4 (60°-V-Form)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>90 x 58,86 mm</td><td>90 x 66,8 mm</td><td>90 x 66,8 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1498 ccm</td><td>1699 ccm</td><td>1699 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>60 PS bei 4500 U/min</td><td>65 PS bei 4500 U/min</td><td>70 PS bei 4500 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>11,4 mkg bei 2400 U/min</td><td>12,9 mkg bei 2400 U/min</td><td>13,5 mkg bei 2400 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:8,0</td><td>1:8,0</td><td>1:9,0</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td colspan="3">1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT-4 mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">3, dazu Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Pumpe (6 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (3,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="3">6 V 77 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="3">200 W. Auf Wunsch: 12 V-Anlage + Drehstrom-Lichtmaschine</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Kardanwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Lenkradschaltung
Bei 4 Gang ab Juni 1966 auf Wunsch: Mittelschaltung</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">3 Gang oder 4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–III / I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">3 Gang: I. 3,29, II. 1,61, III. 1,00
4 Gang: I. 3,43, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="2">Auf Wunsch ab Mai 1966: Taunomatic
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel unter Lenkrad
I. 2,46, II. 1,46, III. 1,0, Wandler 2,14 fach</td></tr>
<tr><td>Hinterachs-Übersetzung</td><td>3,89, Turnier 4,11</td><td colspan="2">3,70, Turnier 4,11, Taunomatic 3,15</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Starrachse, Dreiblatt- bzw. (bei Turnier) Vierblatt-Halbfedern</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Kugelumlauf (18,3:1), 4,5 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="3">Hydraulisch
Scheibenbremsen vorn (242 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230, Turnier 250 mm ∅)
Auf Wunsch: Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2705 mm</td><td>2705 mm</td><td>2705 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td>1430/1400 mm</td><td>1430/1400 mm</td><td>1430/1400 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4585 x 1715 x 1480 mm
Kombi: 4585 x 1715 x 1500 mm</td><td>4585 x 1715 x 1480 mm
Kombi: 4585 x 1715 x 1500 mm</td><td>4585 x 1715 x 1480 mm
Coupé: 4585 x 1715 x 1445 mm
Kombi: 4595 x 1715 x 1500 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>4½ J x 13</td><td>4½ J x 13</td><td>4½ J x 13</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>6,40–13 (4 PR)
Kombi: 6,40–13 (6 PR)</td><td>6,40–13 (4 PR)
Kombi: 6,40–13 (6 PR)</td><td>6,40–13 (4 PR)
Kombi: 6,40–13 (6 PR)</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>11 Meter</td><td>11 Meter</td><td>11 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>Limousine 2 Türen 980 kg
Limousine 4 Türen 1000 kg
Kombi 2 Türen 1050 kg
Kombi 4 Türen 1070 kg</td><td>Limousine 2 Türen 980 kg
Limousine 4 Türen 1000 kg
Kombi 2 Türen 1050 kg
Kombi 4 Türen 1070 kg
Automatik + 20 kg</td><td>Limousine 2 Türen 980 kg
Limousine 4 Türen 1000 kg
Coupé 1010 kg
Kombi 2 Türen 1050 kg
Kombi 4 Türen 1070 kg
Automatik + 20 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1410, Kombi 1630 kg</td><td>1410, Kombi 1630 kg</td><td>1410, Kombi 1630 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>140 km/h</td><td>145, Automatik 140 km/h</td><td>150, Automatik 145 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>19,5 sec</td><td>17,5, Automatik 20,5 sec</td><td>16, Automatik 19 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>10, Kombi 10,5 Liter</td><td>10, Kombi 10,5 Liter
Automatik + 1 Liter</td><td>10, Kombi 10,5 l Super
Automatik + 1 l Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>45 Liter (im Heck)</td><td>45 Liter (im Heck)</td><td>45 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Ford Taunus 20 M
Ford Taunus 20 M/TS
Limousine 4 Türen
1964–1967



Ford Taunus 20 M
Ford Taunus 20 M/TS
Hardtop-Coupé 4 Sitze
1964–1967



Ford Taunus 17 M
Cabriolet 2 Sitze
(Karosserie Deutsch)
1964–1967





Ford Taunus 17 M Turnier
Kombi 2 Türen
1964–1967



Ford Taunus 20 M Turnier
Kombi 4 Türen
1964–1967

	Ford Taunus 20 M 1964–1967		Ford Taunus 20 M/TS 1964–1967
Motor			
Zylinderzahl	6 (60°-V-Form)		6 (60°-V-Form)
Bohrung x Hub	84 x 60,14 mm		84 x 60,14 mm
Hubraum	1998 ccm		1998 ccm
Leistung	85 PS bei 5000 U/min		90 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	15,1 mkg bei 3000 U/min		15,8 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:8,0		1:9,0
Vergaser	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DDIST mit Startautomatik		
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Pumpe (6,6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)		
Batterie	6 V 77 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	200 W. Auf Wunsch: 12 V-Anlage + Drehstrom-Lichtmaschine		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung Bei 4 Gang ab Juni 1966 auf Wunsch: Mittelschaltung		Mittelschaltung
Getriebe	3 Gang oder	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–III	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,29	I. 3,43	I. 3,43
	II. 1,61	II. 1,97	II. 1,97
	III. 1,00	III. 1,37	III. 1,37
		IV. 1,00	IV. 1,00
	Auf Wunsch ab Ende 1965: Taunomatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe, Wählhebel unter Lenkrad I. 2,46, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,14 fach		
Antriebs-Übersetzung	3,70. Taunomatic: 3,70 oder 3,50		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreiblatt- bzw. (bei Turnier) Vierblatt-Halbfedern		
Lenkung	Kugelumlauf (18,3:1), 4,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch Scheibenbremsen vorn (242 mm ∅), Trommelbremsen hinten (250 mm ∅) Auf Wunsch bei 20 M bzw. Serie bei 20 M/TS: Servohilfe		
Allgemeine Daten			
Radstand	2705 mm		
Spur	1430/1400 mm		
Gesamtmaße	Limousinen: 4635 x 1715 x 1480 mm Coupé: 4635 x 1715 x 1445 mm Kombi: 4635 x 1715 x 1500 mm		
Felgen	$4^1/_2$ J x 13		
Reifen	6,40 S 13 (4 PR) Kombi: 6,40 S 13 (6 PR)		
Wendekreis links/rechts	11 Meter		
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 1030 kg, 4 Türen 1050 kg, Coupé 1060 kg Kombi 2 Türen 1100 kg, 4 Türen 1120 kg Automatik + 20 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	1460, Kombi 1680 kg		
Höchstgeschwindigkeit	158, Automatik 155 km/h		161, Automatik 158 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	14,5, Automatik 19 sec Kombi 15, Automatik 19,5 sec		14, Automatik 18,5 sec Kombi 14,5, Automatik 19 sec
Verbrauch/100 km	12, Kombi 12,5 Liter Automatik: 13, Kombi 13,5 Liter		12, Kombi 12,5 l Super Automatik: 13, Kombi 13,5 l Super
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck) Ab Nov. 1966: 55, Kombi 45 Liter (im Heck)		45 Liter (im Heck) Ab Nov. 1966: 55, Kombi 45 Liter (im Heck)

Ford 17 M (1967–1968)
Ford 20 M (1967–1968)

Ford P 7. Einsatz August 1967. Nachfolger der Baureihe P 5. Übertrieben amerikanisierte Karosserieform. Gegenüber Vorgänger größere Außenmaße bei gleichem Innenraum, keine technischen Änderungen, jedoch zusätzlich 2300 S-Motor. Der P 7 war ein ausgesprochener Mißerfolg, woran auch die sportlich aufgeputzten Modelle 17 M/RS und 20 M/RS, die ab März 1968 zur Lieferung kamen, nichts mehr änderten. Ab Mai 1968 waren alle V6-Motoren auch im 17 M erhältlich. Bereits im Juli 1968 hat Ford die Produktion dieser Typenreihe eingestellt. 155780 Einheiten waren produziert worden. Preise:

17 M (1700) Limousine 2 Türen	DM 7730,–
17 M (1700) Limousine 4 Türen	DM 8200,–
17 M Turnier (1700) Kombi 2 Türen	DM 8100,–
17 M Turnier (1700) Kombi 4 Türen	DM 8560,–
17 M Hardtop (1700 S) Coupé 4 Sitze	DM 8350,–
17 M/RS (2000 S) Limousine 2 Türen	DM 9100,–
20 M (2000) Limousine 2 Türen	DM 8830,–
20 M/TS (2000 S) Limousine 4 Türen	DM 9820,–
20 M/TS Hardtop (2000 S) Coupé 4 Sitze	DM 9500,–
20 M/RS Hardtop (2300 S) Coupé 4 Sitze	DM 10340,–



Ford 17 M
Limousine 2 Türen
1967–1968

Ford 17 M/RS
Limousine 2 Türen
1967–1968



	Ford 17 M (1500) 1967–1968	Ford 17 M (1700) 1967–1968	Ford 17 M (1700 S) 1967–1968
Motor			
Zylinderzahl	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)
Bohrung x Hub	90 x 58,86 mm	90 x 66,8 mm	90 x 66,8 mm
Hubraum	1498 ccm	1699 ccm	1699 ccm
Leistung	60 PS bei 4800 U/min	65 PS bei 4800 U/min	70 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	11,4 mkg bei 2400 U/min	12,9 mkg bei 2400 U/min	13,7 mkg bei 2400 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:8,0	1:9,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT-4 mit Startautomatik		
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3, dazu Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder		
Kühlung	Pumpe (6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum) Mit Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 44 Ah (im Motorraum) Mit Automatik: 12 V 55 Ah
Lichtmaschine	350 W. Auf Wunsch: Drehstrom		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder (bei 4 Gang auf Wunsch bzw. bei Coupé in Serie) Mittelschaltung		
Getriebe	3 Gang (nicht für Coupé)		4 Gang
Synchronisierung	I–III		I–IV
Übersetzungen	I. 3,29 II. 1,61 III. 1,00		I. 3,42 II. 1,97 III. 1,37 IV. 1,00
		Auf Wunsch: Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad I. 2,46, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,14 fach	
Antriebs-Übersetzung	4,11	3,70, Turnier 4,11	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern		
Lenkung	Kugelumlauf (19,9:1), 4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (240,5 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230, Turnier 250 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2705 mm	2705 mm	2705 mm
Spur	1437/1404 mm	1437/1404 mm	1437/1404 mm
Gesamtmaße	4663 x 1756 x 1494 mm Kombi: 4627 x 1756 x 1500 mm	4663 x 1756 x 1494 mm Coupé: 4735 x 1756 x 1494 mm Kombi: 4627 x 1756 x 1500 mm	4663 x 1756 x 1494 mm Coupé: 4735 x 1756 x 1494 mm Kombi: 4627 x 1756 x 1500 mm
Felgen	4 1/2 J x 13 Auf Wunsch 4 1/2 J x 14	4 1/2 J x 13 Auf Wunsch 4 1/2 J x 14	4 1/2 J x 13 Auf Wunsch 4 1/2 J x 14
Reifen	6,40–13 (4 PR) Kombi: 6,40–13 (6 oder 8 PR) Auf Wunsch: 165 SR 14	6,40–13 (4 PR) Kombi: 6,40–13 (6 oder 8 PR) Auf Wunsch: 165 SR 14	6,40–13 (5 PR) Kombi: 6,40–13 (6 oder 8 PR) Auf Wunsch: 165 SR 14
Wendekreis links/rechts	11,2 Meter	11,2 Meter	11,2 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 1030 kg Limousine 4 Türen 1050 kg Kombi 2 Türen 1075 kg Kombi 4 Türen 1095 kg	Limousine 2 Türen 1030 kg Limousine 4 Türen 1050 kg Coupé 1065 kg Kombi 2 Türen 1075 kg Kombi 4 Türen 1095 kg Automatik + 20 kg	Limousine 2 Türen 1030 kg Limousine 4 Türen 1050 kg Coupé 1065 kg Kombi 2 Türen 1075 kg Kombi 4 Türen 1095 kg Automatik + 20 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1480 kg Kombi 1670 oder 1750 kg	1480 kg Kombi 1670 oder 1750 kg	1480 kg Kombi 1670 oder 1750 kg
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	140, Automatik 135 km/h	145, Automatik 140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	20 sec	19, Automatik 22 sec	17, Automatik 20 sec
Verbrauch/100 km	10,5, Kombi 11 Liter	10,5, Kombi 11 Liter Automatik + 1 Liter	10,5, Kombi 11 l Super Automatik + 1 l Super
Kraftstofftank	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)



Ford 20 M/TS Hardtop
Coupé 4 Sitze
1967–1968



Ford 20 M
Limousine 4 Türen
1967–1968



Ford 17 M Turnier
Kombi 2 Türen
1967–1968



Ford 20 M
Ford 20 M/TS
Cabriolet 2 Sitze
(Karosserie Deutsch)
1967–1968

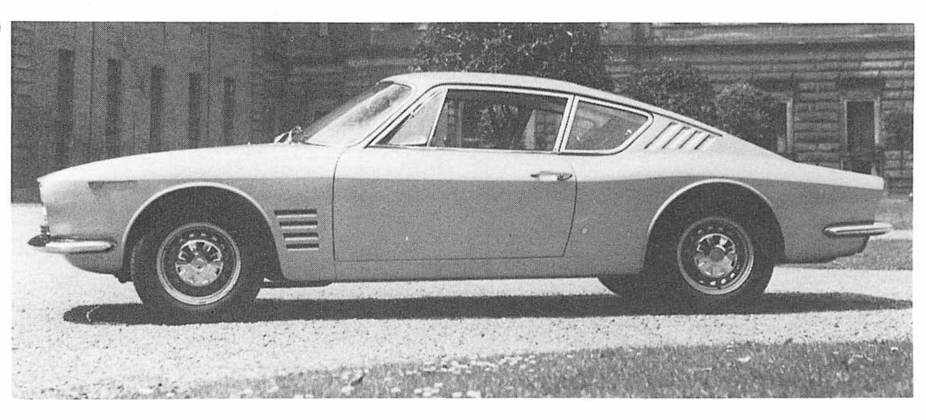


Ford 20 M/RS Hardtop
Coupé 4 Sitze
1967–1968

	Ford 20 M (2000) 1967–1968	Ford 17 M/RS (2000 S) Ford 20 M (2000 S) Ford 20 M/TS (2000 S) 1967–1968	Ford 20 M (2300 S) Ford 20 M/TS (2300 S) Ford 20 M/RS (2300 S) 1967–1968
Motor			
Zylinderzahl	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)
Bohrung x Hub	84 x 60,14 mm	84 x 60,14 mm	90 x 60,14 mm
Hubraum	1998 ccm	1998 ccm	2293 ccm
Leistung	85 PS bei 5000 U/min	90 PS bei 5000 U/min	108 PS bei 5100 U/min
Drehmoment	15,1 mkg bei 3000 U/min	15,8 mkg bei 3000 U/min	18,5 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:9,0	1:9,0
Vergaser	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DDIST mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DDIST mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 35/35 DDIST mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Pumpe (6,6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum) Mit Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 44 Ah (im Motorraum) Mit Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum) Mit Automatik: 12 V 66 Ah
Lichtmaschine	350 W. Auf Wunsch: Drehstrom 14 V 35 A	350 W. Auf Wunsch bzw. Serie bei 17 M/RS: Drehstrom 35 A	350 W. Auf Wunsch bzw. Serie bei 20 M/RS: Drehstrom 35 A
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Getriebe	20 M: 3 Gang-Getriebe + Lenkradschaltung I. 3,29, II. 1,61, III. 1,00 20 M auf Wunsch: 4 Gang-Getriebe + Lenkrad- oder Mittelschaltung 20 M Coupé, 17 M/RS, 20 M/TS, 20 M/RS: 4 Gang-Getriebe + Mittelschaltung I. 3,42, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00 20 M und 20 M/TS auf Wunsch: Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe, Wählhebel unter Lenkrad I. 2,46, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,14 fach		
Antriebs-Übersetzung	3,70, Automatik 3,44 Turnier 3,70	3,70, Automatik 3,44 Turnier 3,70	3,44
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern		
Lenkung	Kugelumlauf (19,9:1), 4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (240,5 mm ∅), Trommelbremsen hinten (250 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2705 mm	2705 mm	2705 mm
Spur	1437/1404 mm	1437/1404 mm	1437/1404 mm
Gesamtmaße	4736 x 1756 x 1494 mm Kombi: 4700 x 1756 x 1500 mm	4736 x 1756 x 1494 mm Kombi: 4700 x 1756 x 1500 mm	4736 x 1756 x 1494 mm
Felgen	4 1/2 J x 13 Auf Wunsch: 4 1/2 J x 14	4 1/2 J x 13 Auf Wunsch: 4 1/2 J x 14 17 M/RS: 5 J x 14	4 1/2 J x 13 Auf Wunsch: 4 1/2 J x 14 20 M/RS: 5 J x 14
Reifen	6,40 S 13 (4 PR) Kombi: 6,40 S 13 (6 od. 8 PR) Auf Wunsch: 165 SR 14	6,40 S 13 (4 PR) Kombi: 6,40 S 13 (6 od. 8 PR) Auf Wunsch: 165 SR 14 17 M/RS: 175 SR 14	6,40 S 13 (4 PR) Auf Wunsch: 165 SR 14 20 M/RS: 175 SR 14
Wendekreis links/rechts	11,2 Meter	11,2 Meter	11,2 Meter
Wagengewicht	1080–1140 kg Kombi: 1125–1165 kg	1080–1140 kg Kombi: 1125–1165 kg 17 M/RS: 1060–1100 kg	1090–1140 kg 20 M/RS: 1080–1120 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1520 kg Kombi 1710 oder 1790 kg	1520 kg Kombi: 1710 oder 1790 kg	1520 kg
Höchstgeschwindigkeit:	155, Automatik 150 km/h	160, Automatik 155 km/h	170, Automatik 165 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16, Automatik 19 sec	15, Automatik 18 sec	13,5, Automatik 16,5 sec
Verbrauch/100 km	12,5, Kombi 13 Liter Automatik + 1 Liter	12,5, Kombi 13 l Super Automatik + 1 l Super	13,5 l Super Automatik + 1 l Super
Kraftstofftank	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)

	OSI/Ford 20 M/TS Coupé (2000 S) 1967–1968	OSI/Ford 20 M/TS Coupé (2300 S) 1967–1968
Motor		
Zylinderzahl	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)
Bohrung x Hub	84 x 60,14 mm	90 x 60,14 mm
Hubraum	1998 ccm	2293 ccm
Leistung	90 PS bei 5000 U/min	108 PS bei 5100 U/min
Drehmoment	15,8 mkg bei 3000 U/min	18,5 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:9,0	1:9,0
Vergaser	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DDIST mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 35/35 DDIST mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder	
Kurbelwellenlager	4	
Kühlung	Pumpe (6,6 Liter Wasser)	
Schmierung	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)	
Batterie	1967: 6 V 77 Ah (im Motorraum) 1968: 12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	1967: 200 W, 1968: 350 W	350 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Gelenkwelle	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,42, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00	
Antriebs-Übersetzung	4,0	3,7
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator	
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern	
Lenkung	Kugelumlauf (19,9:1), 4 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Scheibenbremsen vorn (240,5 mm ∅) Trommelbremsen hinten (250 mm ∅) Servohilfe Ab 1968: Zweikreis-Hydraulik	Scheibenbremsen vorn (240,5 mm ∅) Trommelbremsen hinten (250 mm ∅) Servohilfe Zweikreis-Hydraulik
Allgemeine Daten		
Radstand	2705 mm	
Spur	1475/1439 mm	
Gesamtmaße	4670 x 1808 x 1340 mm	
Felgen	5¹/₂ J x 15	
Reifen	185 SR 15	
Wendekreis links/rechts	11,2 Meter	
Wagengewicht	1150 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	1460 kg	
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h	175 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	14,5 sec	13 sec
Verbrauch/100 km	12,5 l Super	13,5 l Super
Kraftstofftank	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)

OSI/Ford 20 M/TS Coupé 1967–1968



OSI/Ford 20 M/TS Coupé (1967–1968)

Die Firma OSI (Turin), welche inzwischen den Karosseriebau aufgegeben hat, stellte auf dem Genfer Salon März 1966 ein elegant aufgemachtes Coupé mit der Mechanik des Ford 20 M/TS vor, das ab Januar 1967 über deutsche Ford-Händler zum Verkauf kam. Zunächst gab es entsprechend dem regulären Programm nur den 2000 S-, ab Ende 1967 aber wahlweise auch den 2300 S-Motor. Das OSI-Ford 20 M/TS Coupé sah recht imponierend aus, doch fehlte es dem Wagen an dementsprechender Technik, Verarbeitungsqualität und Markenruf, weshalb er unter Kennern wenig Ansehen erlangte. Im Bundesgebiet wurden 1279 Wagen (davon 409 mit 2,3 Liter-Motor) zugelassen, die Gesamtproduktion dürfte schätzungsweise 2000 Stück betragen haben. Der Neupreis betrug DM 14900,– mit 2000 S- und DM 15200,– mit 2300 S-Motor.

Ford 17 M (1968–1971)
Ford 20 M (1968–1971)
Ford 26 M (1969–1971)

Im August 1968 brachte Ford eine neue Modellreihe 17 M und 20 M. Die Bezeichnung P 7 behielt das Werk bei, was auf dem Gebrauchtwagenmarkt manche Verwirrung brachte, ohne daß dadurch der Mißerfolg des Vormodells hätte überspielt werden können. Die nunmehrigen P 7-Modelle zeigen eine geglättete, wieder an die frühere „Linie der Vernunft" angenäherte Karosserieform. Hinzu kamen ein 1,8 Liter-V6-Motor für den 17 M und eine auf 125 PS hochgetrimmte Version des 2300 S-Motors für den 20 M/RS. Die bis dahin immer noch bloß an den Blattfedern aufgehängten Hinterachsen erhielten Längslenker (im Werk abschätzig „Journalistenstäbe" genannt, weil ihren Einbau die ständige Kritik der Fachpresse erzwungen hatte). Das Lenkrad wurde mit einem sogenannten Pralltopf versehen, dagegen verzichtet Ford immer noch auf die inzwischen überall schon fast selbstverständliche Sicherheitslenksäule. Mit den neuen Modellen, die beim Publikum recht gut ankommen, gewann Ford wieder die frühere Position im harten Wettbewerb der mittleren Wagenklasse.

September 1969: Das Programm wird um den reich geschmückten Ford 26 M mit 2,6 Liter-V6-Motor, mit ungewöhnlich reichhaltiger Ausstattung sowie mit Halogen-Doppelscheinwerfern erweitert, vor allem bestimmt als Konkurrenz zum Opel Commodore. Der 26 M wird nur als Viertüren-Limousine oder als Hardtop-Coupé geliefert. Der neue 2,6 Liter-Motor ist auch in allen 17 M- und 20 M-Modellen erhältlich, und er ersetzt (ab September 1970) die 125 PS-Version des 2300 S-Motors. Servolenkung für alle V6-Modelle auf Wunsch bzw. beim 26 M in Serie.

Dezember 1971: Ende der „zweiten" P 7-Baureihe. Insgesamt wurden 567842 Wagen fertiggestellt.

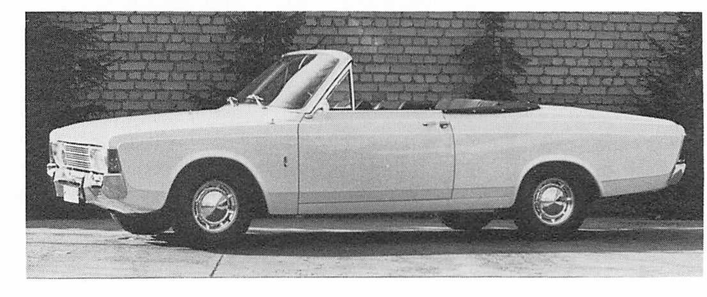
Preise:	1968/69	1970	1971
17 M (1500/1700) Limousine 2 Türen	DM 7705,–	DM 8170,–	DM 8660,–
17 M (1500/1700) Limousine 4 Türen	DM 8040,–	DM 8505,–	DM 9015,–
17 M Turnier (1700) Kombi 2 Türen	DM 8070,–	DM 8540,–	DM 9050,–
17 M Hardtop (1700 S) Coupé 4 Sitze	DM 8415,–	DM 8880,–	DM 9415,–
17 M/RS Hardtop (2000 S) Coupé 4 Sitze	DM 9405,–	DM 9955,–	DM 10565,–
20 M (2000 S) Limousine 2 Türen	DM 8955,–	DM 9490,–	DM 10115,–
20 M Turnier (2000 S) Kombi 2 Türen	DM 9320,–	DM 9860,–	DM 10500,–
20 M Turnier (2000 S) Kombi 4 Türen	DM 9655,–	DM 10190,–	DM 10860,–
20 M/XL (2000 S) Limousine 4 Türen	DM 9970,–	DM 10545,–	DM 11290,–
20 M/XL Hardtop (2000 S) Coupé 4 Sitze	DM 9860,–	DM 10435,–	DM 11170,–
20 M/RS Hardtop (2300 S) Coupé 4 Sitze	DM 10490,–	DM 11110,–	DM 11850,–
26 M (2600 S) Limousine 4 Türen	–	DM 13745,–	DM 14775,–
26 M Hardtop (2600 S) Coupé 4 Sitze	–	DM 13745,–	DM 14775,–



Ford 17 M
Limousine 2 Türen
1968–1971



Ford 17 M Turnier
Kombi 4 Türen
1968–1971



Ford 17 M
Cabriolet 2 Sitze
(Karosserie Deutsch)
1968–1971



Ford 20 M
Limousine 2 Türen
1968–1971



Ford 20 M/XL
Coupé 4 Sitze
1968–1971

	Ford 17 M (1500) 1968–1971	Ford 17 M (1700) 1968–1971	Ford 17 M (1700 S) 1968–1971
Motor			
Zylinderzahl	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)
Bohrung x Hub	90 x 58,86 mm	90 x 66,8 mm	90 x 66,8 mm
Hubraum	1498 ccm	1699 ccm	1699 ccm
Leistung	60 PS bei 4800 U/min	65 PS bei 4800 U/min	75 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	11,4 mkg bei 2400 U/min	12,9 mkg bei 2400 U/min	13,0 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:8,0	1:9,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 TDID mit Startautomatik
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3, dazu Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder		
Kühlung	Pumpe (6,4 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum). Mit Automatik: 12 V 55 Ah	
Lichtmaschine	350 W	350 W. Auf Wunsch bzw. bei Coupé in Serie: Drehstrom	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder (auf Wunsch bei 4 Gang bzw. Serie bei Coupé) Mittelschaltung		
Getriebe	3 Gang (bis Aug. 1970, nicht für Coupé)	4 Gang	
Synchronisierung	I–III	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,29 II. 1,61 III. 1,00	I. 3,42 bzw. (ab Sept. 1969) 3,65 II. 1,97 III. 1,37 IV. 1,00	
		Auf Wunsch: Automatik Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel unter Lenkrad oder (Serie bei Coupé) in Mitte I. 2,46, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,14 fach	
Antriebs-Übersetzung	4,11	3,89, Turnier 4,11 Bis 1970 bei Automatik auch: 3,44 oder 3,70	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Längslenker, Halbfedern		
Lenkung	Kugelumlauf (19,9:1), 4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (240,5 mm ∅), Trommelbremsen hinten (230, Turnier 250 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2705 mm		
Spur	1447/1414 mm bzw. (mit Gürtelreifen) 1451/1418 mm. Turnier: 1437/1404 mm		
Gesamtmaße	4721 x 1756 x 1478 mm Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm	4721 x 1756 x 1478 mm Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm	4721 x 1756 x 1478 mm Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm
Felgen	5 J x 13 Turnier: $4^1/_2$ J x 13 Auf Wunsch: 5 J x 14	5 J x 13 Turnier: $4^1/_2$ J x 13 Auf Wunsch: 5 J x 14	5 J x 13 Turnier: $4^1/_2$ J x 13 Auf Wunsch: 5 J x 14
Reifen	6,40–13 (4 PR) Turnier: 6,40–13 (6 od. 8 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14	6,40–13 (4 PR) Turnier: 6,40–13 (6 od. 8 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14	6,40–13 (4 PR) Turnier: 6.40–13 (6 od. 8 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14
Wendekreis links/rechts	11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 1050 kg Limousine 4 Türen 1075 kg Kombi 2 Türen 1105 kg Kombi 4 Türen 1130 kg	Limousine 2 Türen 1050 kg Limousine 4 Türen 1075 kg Coupé 1085 kg Kombi 2 Türen 1105 kg Kombi 4 Türen 1130 kg Automatik + 20 kg	Limousine 2 Türen 1050 kg Limousine 4 Türen 1075 kg Coupé 1085 kg Kombi 2 Türen 1105 kg Kombi 4 Türen 1130 kg Automatik + 20 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1515 kg Kombi 1715 oder 1785 kg	1515 kg Kombi 1715 oder 1785 kg	1515 kg Kombi 1715 oder 1785 kg
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	140, Automatik 135 km/h	150, Automatik 145 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	21 sec	19, Automatik 22 sec	17, Automatik 20 sec
Verbrauch/100 km	10,5, Kombi 11 Liter	11,5, Kombi 12 Liter Automatik + 1 Liter	11,5, Kombi 12 l Super Automatik + 1 l Super
Kraftstofftank	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th></th><th>Ford 17 M
(1800 S)
1968–1971</th><th>Ford 17 M
Ford 20 M (XL)
(2000)
1968–1970</th><th>Ford 17 M, 17 M/RS
Ford 20 M (XL)
(2000 S)
1968–1971</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>6 (60°-V-Form)</td><td>6 (60°-V-Form)</td><td>6 (60°-V-Form)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>80 x 60,14 mm</td><td>84 x 60,14 mm</td><td>84 x 60,14 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1812, für Steuer 1797 ccm</td><td>1998 ccm</td><td>1998 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>82 PS bei 5100 U/min</td><td>85 PS bei 5000 U/min</td><td>90 PS bei 5000 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>13,5 mkg bei 3000 U/min</td><td>15,1 mkg bei 3000 U/min</td><td>15,8 mkg bei 3000 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:9,0</td><td>1:8,0</td><td>1:9,0</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td colspan="3">1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 DDIST mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">4</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Pumpe (8 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (4,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="3">12 V 44 Ah (im Motorraum). Mit Automatik: 12 V 55 Ah</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="3">Drehstrom 14 V 35 A</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Gelenkwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">17 M, 20 M: 4 Gang + Lenkrad- oder Mittelschaltung
17 M Coupé, 20 M Coupé, 17 M/RS, 20 M/XL: 4 Gang + Mittelschaltung
I. 3,42 bzw. (ab Sept. 1969) 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00
17 M, 20 M, 20 M/XL auf Wunsch: Automatik
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe. Wählhebel Wagenmitte
I. 2,46, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,14 fach</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>3,89</td><td>3,70</td><td>3,70</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Starrachse, Längslenker, Halbfedern</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Kugelumlauf (19,9:1), 4 Lenkraddrehungen
Ab Sept. 1969 auf Wunsch: Kugelumlauf (16:1) + Servohilfe, 3,5 Lenkraddrehungen
17 M/RS: Kugelumlauf (16:1), 3,5 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="3">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (240,5 mm Ø), Trommelbremsen hinten (250 mm Ø)</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2705 mm</td><td>2705 mm</td><td>2705 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td>1447/1414 mm bzw. (mit Gürtelreifen) 1451/1418 mm
Kombi: 1437/1404 mm</td><td>1447/1414 mm bzw. (mit Gürtelreifen) 1451/1418 mm
Kombi: 1437/1404 mm</td><td>1447/1414 mm bzw. (mit Gürtelreifen) 1451/1418 mm
Kombi: 1437/1404 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4721 x 1756 x 1478 mm
Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm
Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm</td><td>4721 x 1756 x 1478 mm
Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm
Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm</td><td>4721 x 1756 x 1478 mm
Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm
Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>5 J x 13
Kombi: 4 1/2 J x 13
Auf Wunsch:
5 J x 14</td><td>5 J x 13
Kombi: 4 1/2 J x 13
Auf Wunsch:
5 J x 14</td><td>5 J x 13
Kombi: 4 1/2 J x 13
Auf Wunsch bzw. Serie bei
17 M/RS: 5 J x 14</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>6,40 S 13 (4 PR)
Kombi: 6,40 S 13 (6 od. 8 PR)
Auf Wunsch:
175 SR 14</td><td>6,40 S 13 (4 PR)
Kombi: 6,40 S 13 (6 od. 8 PR)
Auf Wunsch:
175 SR 14</td><td>6,40 S 13 (4 PR)
Kombi: 6,40 S 13 (6 od. 8 PR)
Auf Wunsch bzw. Serie bei
17 M/RS: 175 SR 14</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>11,3 Meter</td><td>11,3 Meter</td><td>11,3 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>1095–1150 kg
Kombi: 1145–1190 kg</td><td>1095–1160 kg
Kombi: 1145–1190 kg</td><td>1095–1160 kg
Kombi: 1145–1190 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1570 kg
Kombi: 1755–1835 kg</td><td>1570 kg
Kombi: 1755–1835 kg</td><td>1570 kg
Kombi: 1755–1835 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>153, Automatik 148 km/h</td><td>155, Automatik 150 km/h</td><td>160, Automatik 155 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>17, Automatik 20 sec</td><td>16, Automatik 19 sec</td><td>15, Automatik 18 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>12,5, Kombi 13 l Super
Automatik + 1 l Super</td><td>12,5, Kombi 13 Liter
Automatik + 1 Liter</td><td>12,5, Kombi 13 l Super
Automatik + 1 l Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>55 Liter (im Heck)
Kombi: 45 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)
Kombi: 45 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)
Kombi: 45 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Ford 17 M, 17 M/RS Ford 20 M (XL), 20 M/RS (2300 S) 1968–1971	Ford 20 M/RS (2300 S – 125 PS) 1968–1970	Ford 20 M (XL), 20 M/RS (2600 S) 1969–1971	Ford 26 M (2600 S) 1969–1971
6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)
90 x 60,14 mm	90 x 60,14 mm	90 x 66,8 mm	90 x 66,8 mm
2293 ccm	2293 ccm	2550 ccm	2550 ccm
108 PS bei 5100 U/min	125 PS bei 5500 U/min	125 PS bei 5300 U/min	125 PS bei 5300 U/min
18,5 mkg bei 3000 U/min	18,7 mkg bei 3000 U/min	20,5 mkg bei 3000 U/min	20,5 mkg bei 3000 U/min
1:9,0	1:9,0	1:9,0	1:9,0
1 Register-Fallstromvergaser Solex 35/35 DDIST bzw. (ab August 1971) Solex 35/35 EEIT, beide mit Startautomatik			
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder			
4			
Pumpe (7,6 Liter Wasser)			
Druckumlauf (4,5 Liter Öl)			
12 V 55 Ah (im Motorraum). Mit Automatik: 12 V 66 Ah			
Drehstrom 14 V 35 A			
Antrieb auf Hinterräder, zweiteilige Gelenkwelle			
Einscheibentrockenkupplung			
17 M, 20 M: 4 Gang + Lenkrad- oder Mittelschaltung			
17 M Coupé, 20 M Coupé, 20 M/XL, 17 M/RS, 20 M/RS, 26 M: 4 Gang + Mittelschaltung			
I. 3,42 bzw. (ab Sept. 1969) 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00			
17 M, 20 M, 20 M/XL, 26 M auf Wunsch: Automatik			
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe, Wählhebel Wagenmitte			
I. 2,46, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,14 fach			
3,70	3,70	3,44	3,44
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator			
Starrachse, Längslenker, Halbfedern			
Kugelumlauf (19,9:1), 4 Lenkraddrehungen			
Ab Sept. 1969 auf Wunsch bzw. Serie bei 26 M: Kugelumlauf (16:1) + Servohilfe, 3,5 Lenkraddrehungen			
17 M/RS, 20 M/RS: Kugelumlauf (16:1), 3,5 Lenkraddrehungen			
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			
Scheibenbremsen vorn (240,5 mm, 125 PS-Modelle: 271 mm ∅), Trommelbremsen hinten (250 mm ∅)			
2705 mm	2705 mm	2705 mm	2705 mm
1447/1414 mm bzw. (mit Gürtelreifen) 1451/1418 mm Kombi: 1437/1404 mm	1451/1418 mm	1451/1418 mm	1451/1418 mm
4721 x 1756 x 1478 mm Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm Kombi: 4673 x 1756 x 1473 mm	4721 x 1756 x 1478 mm Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm	4721 x 1756 x 1478 mm Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm	4721 x 1756 x 1478 mm Coupé: 4721 x 1756 x 1464 mm
5 J x 13 Kombi: 4½ J x 13 Auf Wunsch bzw. Serie bei 17 M/RS, 20 M/RS: 5 J x 14	5 J x 14	5 J x 14	5 J x 14
6,40 S 13 (4 PR) Kombi: 6,40 S 13 (6 od. 8 PR) Auf Wunsch bzw. Serie bei 17 M/RS, 20 M/RS: 175 SR 14	175 RS 14	175 SR 14	175 SR 14
11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter	11,3 Meter
1095–1160 kg Kombi: 1145–1190 kg	1095–1130 kg	1115–1185 kg	1205–1230 kg
1570 kg Kombi: 1755–1835 kg	1570 kg	1615 kg	1630 kg
170, Automatik 165 km/h	180 km/h	180, Automatik 175 km/h	180, Automatik 175 km/h
13,5, Automatik 16,5 sec	12 sec	11, Automatik 13 sec	11, Automatik 13 sec
13,5, Kombi 14 l Super Automatik + 1 l Super	14,5 l Super	14,5 l Super Automatik 15,5 l Super	14,5 l Super Automatik 15,5 l Super
55 Liter (im Heck) Kombi: 45 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)



Ford 20 M/RS
Limousine 2 Türen
1968–1971



Ford 20 M/RS
Limousine 4 Türen
1968–1971



Ford 26 M
Limousine 4 Türen
1969–1971

Ford Escort (1968–1974)

In England kam der von den dortigen Ford-Werken als Nachfolger des Typs Anglia entwickelte Escort im Januar 1968 auf den Markt. Nahezu unverändert wurde er im September 1968 in das Produktions- und Verkaufsprogramm der deutschen Ford-Werke übernommen. Gebaut wurde der deutsche Escort im belgischen Werk Genk sowie später hauptsächlich im Werk Saarlouis. Der größere Teil der Produktion ging ins Ausland, weil der Ford Escort auf dem deutschen Markt wegen seiner pummeligen Form, seiner simplen Konstruktion, seiner holprigen Straßenlage und seines bescheidenen Komforts nur mäßigen Zuspruch fand. Gegen die gut eingeführten VW Käfer, Opel Kadett, Fiat und Renault vermochte sich der Escort nur mühsam zu behaupten.

Ab Februar 1969: Auslieferung des Escort 1300 S mit der sehr guten Borg Warner Automatik beginnt. Entgegen der ursprünglichen Ankündigung wird der Escort 1100 S vernünftigerweise nicht mit Automatik geliefert.

Ab September 1969: Zur Zweitüren-Limousine und zum Zweitüren-Kombi kommt neu hinzu die Viertüren-Limousine. Alle Escort jetzt mit vorderen Ausstellfenstern. Tankeinfüllung und Rückfahrscheinwerfer in die Karosserie versenkt. Escort GT mit Zweistufen-Scheibenwischer sowie mit bisher nur auf Wunsch gelieferter Mittelkonsole.

Ab September 1970: 1300-Normalbenzin-Motor entfällt. Höhere PS-Leistung für alle anderen Motoren. Bei den Limousinen bessere Führung der Hinterachse durch Längslenker.

Ab August 1971: Escort Sport als neue Variante mit 72 PS-Motor und enggestuftem Getriebe des 1300 GT, jedoch im Gegensatz zu diesem einfach ausgestattet, außerdem serienmäßige Kotflügelverbreiterung für 13“-Gürtelreifen auf 5“-Felgen. Nur als Zweitüren-Limousine lieferbar. Mattschwarzer Grill, geteilte vordere Stoßstangen.

Ab August 1972: Ausrüstung und Finish aller Modelle deutlich gepflegter. Ab Oktober 1972 endlich auch heizbare Heckscheibe lieferbar, aber nach wie vor kein Schiebedach.

Ab Mai 1973: Ford Escort RS 2000. Die ersten 2000 Wagen wurden aus England importiert, ab November 1973 erfolgte die Produktion von weiteren etwa 2000 Wagen in Saarlouis.

Ab Januar 1974: Ford Escort GXL ersetzt seitherigen Escort GT. Gleiche Mechanik, jedoch besonders reichhaltige Ausstattung und 5“-Felgen mit größeren Gürtelreifen.

Ab Februar 1974: Sonderserie Escort Strada mit 1,1 Liter Normalbenzin-Motor, 13“-Gürtelreifen und gelber Lackierung mit schwarzen Akzenten. Preis DM 7500,–.

November 1974: Produktionsauslauf dieser Bauserie. Zwar wurde der Escort mit über 2,14 Millionen Stück in 7 Produktionsjahren zum bisher erfolgreichsten europäischen Ford-Modell: 1297308 Escorts fertigten die britischen, 848388 die deutschen Ford-Werke, doch nur 234667 Exemplare fanden deutsche Käufer.

Ford Escort (ab 1975)

Im Gegensatz zum Vormodell ist der neue Escort, gebaut ab November 1974 und präsentiert im Januar 1975, nicht bei den englischen, sondern bei den deutschen Ford-Werken entwickelt worden. An den Motoren hat man wenig geändert, doch kam eine

neue 1,6 Liter-Version hinzu. In bezug auf das Fahrwerk galt das Streben einer angenehmeren Federung, die aber dennoch wie die gesamte Straßenlage ziemlich bockig blieb. Vor allem zeichnet sich der neue Escort durch eine viel gefälligere Karosserieform aus, die zudem auch in bezug auf Raum und Sicht einen deutlichen Fortschritt bringt. Recht beachtlich ist die serienmäßige Grundausstattung des Wagens, andererseits blieben wichtige Sicherheitsmerkmale (Lenksäule, Tank) immer noch unberücksichtigt. Auch gibt es nach wie vor kein Schiebedach. Zeitgemäße Verkaufspreise werden möglicherweise dazu beitragen, daß sich der neue Escort auf dem deutschen Markt besser behauptet als das vorige Modell.

Preise	**Escort 1100 Li. 2 Türen**	**Escort XL 1100 S Li. 2 Türen**	**Escort XL 1100 S Li. 4 Türen**	**Escort GT 1300 GT Li. 2 Türen**	**Escort Sport 1300 GT Li. 2 Türen**	**Escort RS 2000 S Li. 2 Türen**	**Escort Turnier 1100**
1968/69	DM 5400,–	DM 5800,–	–	DM 6600,–	–	–	DM 5830,–
1969/70	DM 5500,–	DM 5940,–	DM 6140,–	DM 6735,–	–	–	DM 5930,–
1970/71	DM 5960,–	DM 6500,–	DM 6715,–	DM 7300,–	–	–	DM 6415,–
1971/72	DM 6140,–	DM 6700,–	DM 6920,–	DM 7520,–	DM 7000,–	–	DM 6670,–
1972/73	DM 6485,–	DM 7130,–	DM 7420,–	DM 7920,–	DM 7375,–	–	DM 7035,–
1973	DM 6910,–	DM 7835,–	DM 8205,–	DM 8640,–	DM 7925,–	DM 10400,–	DM 7500,–
				Escort GXL			
1974	DM 7610,–	DM 8600,–	DM 9000,–	DM 10170,–	DM 8700,–	DM 10400,–	DM 8225,–

	Escort 1100/1300 Li. 2 Türen	**Escort GL 1100/1300 Li. 2 Türen**	**Escort GL 1100/1300 Li. 4 Türen**	**Escort Ghia 1300 S Li. 2 Türen**	**Escort Sport 1600 S Li. 2 Türen**	**Escort RS 2000 S Li. 2 Türen**	**Escort Turnier 1100**
1975	DM 8600,–	DM 9875,–	DM 10360,–	DM 11445,–	DM 10265,–		DM 9290,–



Ford Escort 1100
Limousine 2 Türen
1970–1972



Ford Escort GT
Limousine 4 Türen
1968–1973





Oben links:
Ford Escort RS 2000
Limousine 2 Türen
1973–1974

Oben rechts:
Ford Escort XL Turnier
1969–1972



Ford Escort 1100
Limousine 2 Türen
ab 1975



Ford Escort Ghia 1600 S
Limousine 4 Türen
ab 1975



Ford Escort Turnier
Kombi 2 Türen
ab 1975



Ford Escort RS 2000
Limousine 2 Türen
ab 1975

	Ford Escort (XL) 1100 1968–1974 Ford Escort Strada 1974	Ford Escort (XL) 1100 S 1968–1974	Ford Escort (XL) 1300 1968–1970
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	81 x 53,3 mm	81 x 53,3 mm	81 x 63 mm
Hubraum	1098 ccm	1098 ccm	1298 ccm
Leistung	40 PS (29 kW) bei 5300 U/min Ab September 1970: 44 PS (32 kW) bei 6000 U/min	45 PS (33 kW) bei 5300 U/min Ab September 1970: 48 PS (35 kW) bei 6000 U/min	48 PS (35 kW) bei 5000 U/min
Drehmoment	6,88 mkg bei 2800 U/min Ab September 1970: 7,2 mkg bei 3000 U/min	7,4 mkg bei 2500 U/min Ab September 1970: 7,5 mkg bei 3000 U/min	8,7 mkg bei 2400 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:9,0	1:8,0
Vergaser	1 Ford Fallstromvergaser		
Ventile	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Kette		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)		
Batterie	12 V 38 Ah (im Motorraum) Ab Sept. 1969: 12 V 44 Ah		
Lichtmaschine	Gleichstrom 25 A Ab Dez. 1972 auf Wunsch bzw. (bei XL) Serie: Drehstrom 35 A (= 490 W)		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Limousinen einteilige, Kombi zweiteilige Gelenkwelle		Antrieb auf Hinterräder Zweiteilige Gelenkwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,656, II. 2,185, III. 1,425, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	Limousinen 3,89, Kombi 4,444 Ab Sept. 1969: Limousinen und Kombi 4,125		3,89
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern. Ab Sept. 1970: Längslenker bei Limousinen		
Lenkung	Zahnstange (17,8:1), 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik. Kombi bzw. (ab Dez. 1972) alle Modelle: Servohilfe Trommelbremsen vorn und hinten (203,2 mm ∅) Auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn (218,4 mm ∅) + Servohilfe		Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn (218,4 ∅) Trommelbr. hinten (203,2 mm ∅)
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur	1245/1270 mm Strada: 1265/1295 mm	1245/1270 mm	1245/1270 mm
Gesamtmaße	Limousinen: 3978 (4052) x 1570 x 1400 mm Kombi: 4070 (4144) x 1565 x 1425 mm		
Felgen	4,00, Kombi 4,50 C x 12 Strada: 5,00 J x 13	4,00, Kombi 4,50 C x 12	4,00, Kombi 4,50 C x 12
Reifen	Limousinen: 6,00–12 (4 PR) Kombi: 6,00–12 (6 PR) Strada: 165 SR 13	Limousinen: 6,00–12 (4 PR) Kombi: 6,00–12 (6 PR)	Limousinen: 6,00–12 (4 PR) Kombi: 6,00–12 (6 PR)
Wendekreis	10 Meter	10 Meter	10 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen: 825 kg Limousine 4 Türen: 845 kg Kombi: 880 kg	Limousine 2 Türen: 825 kg Limousine 4 Türen: 845 kg Kombi: 880 kg	Limousine 2 Türen: 825 kg Limousine 4 Türen: 845 kg Kombi: 880 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1265, Kombi 1315 kg	1265, Kombi 1315 kg	1265, Kombi 1315 kg
Höchstgeschwindigkeit	127 km/h	131 km/h	135 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	27 sec	27 sec	21 sec
Verbrauch/100 km	10, Kombi 10,5 Liter	10, Kombi 10,5 l Super	10,5, Kombi 11 Liter
Kraftstofftank	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)

Ford Escort (XL) 1300 S 1968–1974	Ford Escort GT 1968–1973 Ford Escort GXL 1974 Ford Escort Sport 1971–1974	Ford Escort RS 2000 1973–1974
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
81 x 63 mm	81 x 63 mm	90,82 x 76,95 mm
1298 ccm	1298 ccm	1993 ccm
52 PS (38 kW) bei 5000 U/min	64 PS (47 kW) bei 5800 U/min	100 PS (74 kW) bei 5700 U/min
Ab Sept. 1970: 57 PS (42 kW) b. 5500 U/min	Ab Sept. 1970: 72 PS (53 kW) b. 6000 U/min	
Ab Nov. 1973/ 55 PS (40 kW) b. 5500 U/min		
9,15 mkg bei 2500 U/min	8,9 mkg bei 4200 U/min	14,9 mkg bei 3750 U/min
Ab September 1970:	Ab September 1970:	
9,3 mkg bei 3000 U/min	9,4 mkg bei 4000 U/min	
1:9,0. Ab Nov. 1973: 1:9,2	1:9,2	1:9,2
1 Ford Fallstromvergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser
	Weber 32/32 DFE	Weber 32/36 DGAV mit Startautomatik
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel	Hängend, Stoßstangen und Kipphebel	Hängend
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Einfach-Kette	Antrieb Einfach-Kette	Antrieb Zahnriemen
5	5	5
Pumpe (6 Liter Wasser)	Pumpe (6 Liter Wasser)	Pumpe (6,9 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,3 Liter Öl)	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 38 Ah (im Motorraum)	12 V 38 Ah (im Motorraum)	12 V 57 Ah (im Motorraum)
Ab Sept. 1969: 12 V 44 Ah	Ab Sept. 1969: 12 V 44 Ah	
Automatik: 12 V 55 Ah		
Gleichstrom 25 A	Gleichstrom 25 A	Drehstrom 35 A (= 490 W)
Ab Dez. 1972 auf Wunsch bzw. (bei XL)	GT (ab Dez. 1972) und GXL:	
Serie: Drehstrom 35 A (= 490 W)	Drehstrom 35 A (= 490 W)	
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV
I. 3,656, II. 2,185, III. 1,425, IV. 1,00	I. 3,337, II. 1,995, III. 1,418, IV. 1,00	I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00
Auf Wunsch: Borg Warner Automatik		
Hydraul. Wandler + 3 Gang Planetengetriebe		
Wählhebel Wagenmitte		
I. 2,39, II. 1,45, III. 1,00		
3,89	GT: 4,125 bzw. (ab Sept. 1969) 3,89	3,54
Automatik 4,125	GXL und Sport: 4,11	

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator
Starrachse, Halbfedern. Ab Sept. 1970: Längslenker bei Limousinen
Zahnstange (17,8 :1), 2,5 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (218,4 mm ∅)
Trommelbremsen hinten (203,2 mm ∅)

2400 mm	2400 mm	2400 mm
1245/1270 bzw. (mit Reifen	GT: 1257/1282 mm	1295/1313 mm
155 SR 12) 1257/1282 mm	GXL und Sport: 1265/1295 mm	
3978 (4052) x 1570 x 1400 mm	GT und GXL: 4052 x 1570 x 1400 mm	3984 x 1572 x 1391 mm
Kombi: 4070 (4144) x 1565 x 1425 mm	Sport: 5983 x 1570 x 1411 mm	
4,00 oder 4,50 C x 12	GT: 4,50 C x 12	$5^1/_2$ J x 13
	GXL und Sport: 5,00 J x 13	
Limousinen: 6,00–12 (4 PR) od. 155 SR 12	GT: 155 SR 12	165 SR 13
Kombi: 6,00–12 (6 PR) oder 155 SR 12	GXL und Sport: 165 SR 13	
Ab Sept. 1969: 6,00 S oder 155 SR 12		
Kombi: 155 SR 12		
10 Meter	10 Meter	10 Meter
Lim. 2 Türen: 825, Automatik 845 kg	GT und GXL Lim. 2 Türen: 850 kg	Limousine 2 Türen: 900 kg
Lim. 4 Türen: 845, Automatik 865 kg	GT und GXL Lim. 4 Türen: 870 kg	
Kombi: 880, Automatik 900 kg	Sport Limousine 2 Türen: 840 kg	
1265, Kombi 1315 kg	1265 kg	1300 kg
140, Automatik 135 km/h	152 km/h	176 km/h
Ab Sept. 1970: 145, Automatik 140 km/h	Ab Sept. 1970: 156 km/h	
20, Automatik 22 sec	17 bzw. (ab Sept. 1970) 15,5 sec	10 sec
10,5, Kombi 11 l Super	11 l Super	12 l Super
Automatik + 0,5 l Super		
41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)

	Ford Escort (GL) 1100 ab 1975	Ford Escort (GL) 1300 Ford Escort Ghia 1300 ab 1975	
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	81 x 53,29 mm	81 x 63 mm	81 x 63 mm
Hubraum	1097 ccm	1297 ccm	1297 ccm
Leistung	44 PS (32 kW) bei 5500 U/min	54 PS (40 kW) bei 5500 U/min	57 PS (42 kW) bei 5500 U/min
Drehmoment	7,2 mkg bei 3000 U/min	8,7 mkg bei 3000 U/min	9,3 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:8,0	1:9,2
Vergaser	1 Ford Fallstromvergaser	1 Ford Fallstromvergaser	1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik
Ventile	Hängend Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Kette	Hängend Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Kette	Hängend Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Kette
Kurbelwellenlager	5	5	5
Kühlung	Pumpe (5 Liter Wasser)	Pumpe (5 Liter Wasser)	Pumpe (5 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)
Batterie	12 V 44 od. 55 Ah (Motorraum)	12 V 44 od. 55 Ah (Motorraum)	12 V 55 Ah (Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 45 oder 55 A	Drehstrom 45 oder 55 A	Drehstrom 45 oder 55 A
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Einteilige Gelenkwelle	Antrieb auf Hinterräder Zweiteilige Gelenkwelle	Antrieb auf Hinterräder Zweiteilige Gelenkwelle **Automatik Ford-C-3**
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Wählhebel Wagenmitte
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Hydraulischer Wandler +
Getriebe	4 Gang	4 Gang	3 Gang-Planetengetriebe
Synchronisierung	I–IV	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,656 II. 2,185 III. 1,425 IV. 1,000	I. 3,656 II. 2,185 III. 1,425 IV. 1,000	I. 2,474 II. 1,474 III. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,11	3,89	3,89
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern. Limousinen: Querstabilisator		
Lenkung	Zahnstange (17,8:1), 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (247,5 mm ∅), Trommelbremsen hinten (203,2 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2407 mm		
Spur	1270/1296 mm		
Gesamtmaße	Limousinen: 3978 (4058) x 1596 x 1398 mm Kombi: 4056 (4136) x 1564 x 1414 mm		
Felgen	Escort (GL): $4\frac{1}{2}$ J x 13 Escort Ghia: 5 J x 13		
Reifen	155 SR 13 Ghia auf Wunsch: 175/70 HR 13		
Wendekreis		10 Meter	
Wagengewicht	Limousinen: 880–910 kg Kombi: 920 kg	Limousinen: 885–940 kg Kombi: 920 kg	Limousinen: 905–960 kg Kombi: 940 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousinen: 1320–1350 kg Kombi 1360 kg	Limousinen: 1325–1365 kg Kombi: 1360 kg	Limousinen: 1325–1365 kg Kombi: 1360 kg
Höchstgeschwindigkeit	127 km/h	137 km/h	135 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	29 sec	22 sec	25 sec
Verbrauch/100 km	11, Kombi 11,5 Liter	11, Kombi 11,5 Liter	11,5, Kombi 12 l Super
Kraftstofftank	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)

Ford Escort (GL) 1300 S Ford Escort Ghia 1300 S Ford Escort Sport 1300 S ab 1975	Ford Escort Ghia 1600 S Ford Escort Sport 1600 S ab 1975		Ford Escort RS 2000 ab 1975
4 (Reihe)	4 (Reihe)		4 (Reihe)
81 x 63 mm	81 x 77,62 mm		90,82 x 76,95 mm
1297 ccm	1598 ccm		1993 ccm
70 PS (52 kW) bei 5500 U/min	84 PS (62 kW) bei 5500 U/min		110 PS (81 kW) bei 5500 U/min
9,4 mkg bei 4000 U/min	12,7 mkg bei 3500 U/min		16,8 mkg bei 3750 U/min
1:9,2	1:9,0		1:9,2
1 Register-Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser		1 Register-Fallstromvergaser
Weber 32/32 DGV	Weber 32/36 DGV		Weber 32/36 DGAV
	mit Startautomatik		mit Startautomatik
Hängend	Hängend		V-förmig hängend
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle		Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Einfach-Kette	Antrieb Einfach-Kette		Antrieb Zahnriemen
5	5		5
Pumpe (5 Liter Wasser)	Pumpe (5,4 Liter Wasser)		Pumpe (7 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,3 Liter Öl)	Druckumlauf (3,3 Liter Öl)		Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 44 od. 55 Ah (Motorraum)	12 V 44 od. 55 Ah (Motorraum)	12 V 55 Ah (Motorraum)	12 V 57 Ah (Motorraum)
Drehstrom 55 A	Drehstrom 55 A	Drehstrom 55 A	Drehstrom 55 A
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle
		Automatik Ford-C 3	
Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Wählhebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Hydraulischer Wandler +	Einscheibentrockenkupplung
4 Gang	4 Gang	3 Gang-Planetengetriebe	4 Gang
I–IV	I–IV		I–IV
I. 3,337	I. 3,337	I. 2,474	I. 3,65
II. 1,995	II. 1,995	II. 1,474	II. 1,97
III. 1,418	III. 1,418	III. 1,000	III. 1,37
IV. 1,000	IV. 1,000		IV. 1,00
4,11	3,54	3,54	3,54

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator
Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern. Limousinen: Querstabilisator. RS 2000: Längslenker
Zahnstange (17,8 :1), 3,5 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (247,5 mm ∅), Trommelbremsen hinten (228,6 mm ∅)

2407 mm	2407 mm		2407 mm
1270/1296 mm	1270/1296 mm		1320/1313 mm
GL, Ghia: 4058 x 1596 x 1398 mm	Ghia: 4058 x 1396 x 1398 mm		4140 x 1596 x 1400 mm
Sport: 4083 x 1596 x 1385 mm	Sport: 4083 x 1596 x 1385 mm		
Kombi: 4136 x 1564 x 1414 mm			
GL: 4½ J x 13	5 J x 13		5½ oder 6 J x 13
Ghia, Sport: 5 J x 13			
GL, Ghia: 155 SR 13	Ghia: 155 SR 13		175/70 HR 13
Ghia auf Wunsch: 175/70 HR 13	Ghia auf Wunsch: 175/70 HR 13		
Sport: 175/70 HR 13	Sport: 175/70 HR 13		
10 Meter	10 Meter		10,2 Meter
Limousinen: 885–940 kg	Limousinen: 900–975 kg		950 kg
Kombi: 920 kg			
Limousinen: 1325–1365 kg	Limousinen: 1325–1380 kg		
Kombi: 1360 kg			
150 km/h	162 km/h	157 km/h	180 km/h
17 sec	14 sec	16 sec	10 sec
11,5, Kombi 12 l Super	12 l Super	12,5 l Super	12,5 l Super
41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)	41 Liter (im Heck)

Ford Taunus (ab 1970)

Als damals völlig neues Modell und Nachfolger des bis 1970 gebauten Ford 12 M und 15 M erschien im September 1970 der Ford Taunus, gemeinsam von den deutschen und englischen Ford-Werken entwickelt. Das britische Schwestermodell Ford Cortina Mark III unterscheidet sich vom Taunus durch geringfügige Abweichungen in der Karosserie sowie durch zwar gleich große, aber, vom 1600 GT abgesehen, anders ausgelegten Motoren. Von seinen Vorgängern unterscheidet sich der Taunus grundlegend. Beim 1300 und 1600 kein V-Motor mehr, sondern normaler Reihenmotor. Kein Front-, sondern Antrieb auf die Hinterräder. Keine Federbeine vorn, sondern Aufhängung an Querlenkern. Endlich Sicherheitslenksäule mit Teleskoprohr. Weiterhin starre Hinterachse, aber mit ordentlicher Führung und Schraubenfedern. Vor allem aber überraschte der Taunus durch bildschön gezeichnete Karosserien, deren Attraktivität dem damals neuen Modell im ersten Verkaufsjahr zu einem enormen Verkaufserfolg verhalf. Dieser erwies sich allerdings als Strohfeuer, als sich bald herausstellte, daß die Ford-Werke den Taunus völlig unausgereift auf den Markt gebracht hatten. Es dauerte Jahre, bis ein annehmbarer Reifegrad erreicht wurde. Straßenlage und Federungskomfort sind heute noch unbefriedigend.

Ab August 1971: Taunus GT und GXL mit 2,3 Liter-V6-Motor lieferbar. Ab September 1973: Gesamtes Modellprogramm überarbeitet. Taunus GT entfällt. 88 und 90 PS-Motoren jetzt auch für Taunus XL erhältlich. Grundausstattung des XL von jetzt an vorübergehend ein 1300 S-Motor, der aber bereits ab März 1974 wieder aufgegeben wird. Äußere Kennzeichen der überarbeiteten Modelle: Modifizierter Grill mit zwei waagrechten Chromstäben und rundem Abzeichen dazwischen. Rechteck-Scheinwerfer jetzt für alle Modelle (Taunus und Taunus L bisher runde Scheinwerfer). Erst jetzt zeigt der Taunus eine zufriedenstellende Ausreifung. Sein Aussehen gefällt nach wie vor. Auch wirkt er optisch größer als er ist, was viele Leute schätzen.

Preise	**Taunus 1300 Li. 2 Türen**	**Taunus XL 1300 Li. 2 Türen**	**Taunus XL 1300 Li. 4 Türen**	**Taunus XL 1300 Coupé**	**Taunus GXL 1600 Li. 2 Türen**	**Taunus GXL 2300 Coupé**	**Taunus Turnier 1300**
1970	DM 6655,–	DM 7605,–	DM 7885,–	DM 7860,–	DM 8910,–	–	DM 7365,–
1971	DM 7365,–	DM 8410,–	DM 8775,–	DM 8815,–	DM 9850,–	DM 11100,–	DM 8145,–
1972	DM 7625,–	DM 8815,–	DM 9190,–	DM 9325,–	DM 10200,–	DM 11280,–	DM 8435,–
1973	DM 8060,–	DM 9320,–	DM 9735,–	DM 9860,–	DM 10780,–	DM 12010,–	DM 8935,–
1974	DM 8585,–	DM 9965,–	DM 10405,–	DM 10575,–	DM 11845,–	DM 13185,–	DM 9515,–
1975	DM 9590,–	DM 11205,–	DM 11700,–	DM 11890,–	DM 13015,–	DM 14525,–	DM 10635,–



Ford Taunus (L)
Limousine 2 Türen
1970–1973



Ford Taunus XL
Limousine 4 Türen
1970–1973



Ford Taunus GXL
Limousine 4 Türen
1970–1973



Ford Taunus GXL
Coupé 4 Sitze
1970–1973

←
Ford Taunus GT
Coupé 4 Sitze
1970–1973



Ford Taunus L Turnier
Kombi 4 Türen
1970–1973



<table>
<tr><th>Ford Taunus (XL)
(1300)
ab 1970</th><th>Ford Taunus XL
(1300 S)
1973–1974</th><th>Ford Taunus XL
(1600)
ab 1974</th><th>Ford Taunus (XL)
(1600 S)
ab 1970</th></tr>
<tr><td>4 (Reihe)
79 x 66 mm
1285 ccm
55 PS (40 kW) bei 5500 U/min
9,2 mkg bei 3000 U/min
1:8,2
1 Ford Fallstromvergaser</td><td>4 (Reihe)
79 x 66 mm
1285 ccm
59 PS (44 kW) bei 5500 U/min
9,9 mkg bei 3000 U/min
1:9,0
1 Ford Fallstromvergaser</td><td>4 (Reihe)
87,65 x 66 mm
1576 ccm
68 PS (50 kW) bei 5500 U/min
11,5 mkg bei 2800 U/min
1:8,2
1 Ford Fallstromvergaser
mit Startautomatik</td><td>4 (Reihe)
87,65 x 66 mm
1576 ccm
72 PS (53 kW) bei 5500 U/min
12,0 mkg bei 2700 U/min
1:9,2
1 Ford Fallstromvergaser
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>V-förmig hängend
Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Zahnriemen
5
Pumpe (6,5 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum)

Drehstrom 28 A. XL: 35 A</td><td>V-förmig hängend
Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Zahnriemen
5
Pumpe (6,5 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum

Drehstrom 35 A</td><td>V-förmig hängend
Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Zahnriemen
5
Pumpe (6,5 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 55 Ah
Drehstrom 35 A</td><td>V-förmig hängend
Nockenwelle im Zylinderkopf
Antrieb Zahnriemen
5
Pumpe (6,5 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 55 Ah
Drehstrom 28 A. XL: 35 A</td></tr>
<tr><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Einteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,66, II. 2,19, III. 1,43, IV. 1,00

4,11 oder 4,44. Kombi 4,44</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
4 Gang
I–IV
Bis Aug. 1973: I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00
Ab Sept. 1973: I. 3,58, II. 2,01, III. 1,40, IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatik Borg-Warner BW 35
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,393, II. 1,45, III. 1,00, Wandler max. 1,91fach
Wählhebel Wagenmitte
3,89 oder 4,11. Kombi 4,11</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern. Ab September 1973: Querstabilisator
Starrachse, Längs- und Schräglenker, Schraubenfedern. Ab September 1973: Querstabilisator
Zahnstange (18,7:1), 3,75 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe (bei 1300 auf Wunsch)
Scheibenbremsen vorn (247,7 mm ∅), Trommelbremsen hinten (203,2 mm ∅)</td></tr>
<tr><td colspan="4">2578 mm
1422/1422 mm
Limousinen: 4267 x 1701 x 1370 mm
Coupé: 4267 x 1708 x 1341 mm
Turnier: 4369 x 1701 x 1393 mm</td></tr>
<tr><td colspan="2">4½ J x 13
5,60–13 oder 165 SR 13
Kombi (bis Aug. 1973): 6,45–13 (6 PR) oder 165 SR 13
Kombi (ab Sept. 1973): 6,95 S 13 (6 PR) oder 165 SR 13
11 Meter
1005–1025 kg
Kombi: 1090–1095 kg
1385 bzw. (ab Sept. 1973) 1430 kg
Kombi (bis Aug. 1973): 1480 oder 1610 kg
Kombi (ab Sept. 1973): 1510 oder 1660 kg</td><td colspan="2">4½ J x 13
6,45–13, 6,45 S 13 oder 165 SR 13
Kombi (bis Aug. 1973): 6,45 S 13 (6 PR) oder 165 SR 13
Kombi (ab Sept. 1973): 6,95 S 13 (6 PR) oder 165 SR 13
11 Meter
1015–1045 kg
Kombi: 1090–1105 kg
1415 bzw. (ab Sept. 1973) 1470 kg
Kombi (bis Aug. 1973): 1505 oder 1625 kg
Kombi (ab Sept. 1973): 1515 oder 1660 kg</td></tr>
<tr><td>135 km/h
23, Kombi 24 sec
10,5, Kombi 11 Liter

54 Liter (im Heck)</td><td>138 km/h
21, Kombi 22 sec
10,5, Kombi: 11 l Super

54 Liter (im Heck)</td><td>145, Automatik 140 km/h
19, Automatik 23 sec
12, Kombi 12,5 Liter
Automatik + 1 Liter
54 Liter (im Heck)</td><td>148, Automatik 143 km/h
17, Automatik 21 sec
12, Kombi 12,5 l Super
Automatik + 1 l Super
54 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Ford Taunus XL ab 1973 Ford Taunus GT 1970–1973 Ford Taunus GXL ab 1970 (1600 GT)	Ford Taunus XL ab 1973 Ford Taunus GT 1970–1973 Ford Taunus GXL ab 1970 (2000 S)	Ford Taunus GT 1971–1973 Ford Taunus GXL ab 1971 (2300 S)	
			Motor
4 (Reihe)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	Zylinderzahl
87,65 x 66 mm	84 x 60,14 mm	90 x 60,14 mm	Bohrung x Hub
1576 ccm	1981 ccm	2274 ccm	Hubraum
88 PS (65 kW) bei 5700 U/min	90 PS (66 kW) bei 5000 U/min	108 PS (80 kW) bei 5000 U/min	Leistung
12,7 mkg bei 4000 U/min	15,2 mkg bei 3000 U/min	18,0 mkg bei 3000 U/min	Drehmoment
1:9,2	1:8,75	1:8,75	Verdichtung
1 Register-Fallstromvergaser Weber 32/36 DAGV-BB mit Startautomatik	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32/32 DDIST bzw. (ab Juli 1972) Solex 32/32 EEIT beide mit Startautomatik	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 35/35 EEIT mit Startautomatik	Vergaser
V-förmig hängend Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Zahnriemen	Hängend Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	Hängend Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	Ventile
5	4	4	Kurbelwellenlager
Pumpe (6,5 Liter Wasser)	Pumpe (7,8 Liter Wasser)	Pumpe (7,8 Liter Wasser)	Kühlung
Druckumlauf (3,8 Liter Öl)	Druckumlauf (4,3 Liter Öl)	Druckumlauf (4,3 Liter Öl)	Schmierung
12 V 44 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 66 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 66 Ah	Batterie
Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A	Lichtmaschine
Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle			**Kraftübertragung**
Einscheibentrockenkupplung			Kupplung
Schalthebel Wagenmitte			Schaltung
4 Gang			Getriebe
I–IV			Synchronisierung
I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00			Übersetzungen
Auf Wunsch: Automatik Borg-Warner BW 35 Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,393, II. 1,45, III. 1,00, Wandler max. 1,91fach Wählhebel Wagenmitte			
3,89 oder 4,11	3,44 oder (bis 1972) 3,70	3,44 oder (bis 1972) 3,70	Antriebs-Übersetzung
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			**Fahrwerk**
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator			Vorderradaufhängung
Starrachse, Längs- und Schräglenker, Schraubenfedern. Ab September 1973: Querstabilisator			Hinterradaufhängung
Zahnstange (18,7:1), 3,75 Lenkraddrehungen			Lenkung
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (247,7 mm ∅), Trommelbremsen hinten (228,6 mm ∅)			Fußbremse
			Allgemeine Daten
2578 mm			Radstand
1422/1422 mm			Spur
Limousinen: 4267 x 1701 x 1370 mm Coupé: 4267 x 1708 x 1341 mm Turnier (XL) 2000 S: 4369 x 1701 x 1393 mm			Gesamtmaße
5 1/2 J x 13			Felgen
165 oder 175 SR 13 Auf Wunsch: 185/70 HR 13			Reifen
	11 Meter		Wendekreis
1030–1070 kg	1100–1140 kg Kombi: 1185–1200 kg	1100–1140 kg	Wagengewicht
1445, ab Sept. 1973: 1490 kg	1505, ab Sept. 1973: 1545 kg	1505, ab Sept. 1973: 1545 kg	Zuläss. Gesamtgewicht
163, Automatik 158 km/h	162, Automatik 157 km/h	173, Automatik 168 km/h	Höchstgeschwindigkeit
14, Automatik 17 sec	14, Automatik 17 sec	11,5, Automatik 13,5 sec	Beschleunigung 0–100 km/h
12,5, Automatik 13,5 l Super	14, Automatik 15 l Super	14, Automatik 15 l Super	Verbrauch/100 km
54 Liter (im Heck)	54 Liter (im Heck)	54 Liter (im Heck)	Kraftstofftank



Ford Taunus (L)
Limousine 2 Türen
ab 1973



Ford Taunus L
Limousine 4 Türen
ab 1973



Ford Taunus GXL
Limousine 4 Türen
ab 1973



Ford Taunus GXL
Coupé 4 Sitze
ab 1973



Ford Taunus XL Turnier
Kombi 4 Türen
ab 1973

Ford Capri (1969–1973)

Ende Januar 1969 stellten die deutschen und die englischen Ford-Werke das gemeinsam entwickelte Familien-Coupé Capri vor, wobei sich die jeweiligen Modellreihen ausschließlich im Motorenprogramm unterschieden. Für die Kölner Ford-Werke bedeutete der Capri ein entscheidendes Ereignis. Nachdem seit Jahren die Verkaufsentwicklung immer weniger befriedigte, konnte endlich wieder einmal ein erfolgsträchtiger Wagen präsentiert werden, der in der Tat einen kräftigen Wiederanstieg des Geschäfts bewirkte, woraus auch die anderen Modelle Nutzen zogen. Mit dem Capri gelang den europäischen Ford-Werken eine Wiederholung des grandiosen Erfolgs, den das Stammhaus in Amerika schon jahrelang mit dem Mustang für sich verbuchen konnte. Die Publikumswirksamkeit des Capri beruhte vornehmlich auf seiner unverwechselbaren, gefälligen Karosserieform. Er bot aufmachungs- und mit den größeren Motoren auch leistungsmäßig das Flair eines echten Sportwagens, in welchem zudem eine Normalfamilie einigermaßen genügend Platz fand. Auch der Preis erschien für ein derart attraktives Auto bemerkenswert günstig. Andererseits nahmen viele Leute der erträumten Sportlichkeit zuliebe oder auch nur aus purer Angabe Einschränkungen in bezug auf die Bequemlichkeit des Einstiegs, des Sitzkomforts, des Innenraums, der Sichtverhältnisse und der Gepäckunterbringung bereitwillig in Kauf. Fraglos bieten nämlich innerhalb und außerhalb des Ford-Programms Limousinen gleichen Preises und entsprechender Leistung mehr Auto für ihr Geld als irgendein Coupé. Die Auslieferung der Capri Vierzylinder-Modelle begann Ende Januar 1969, der Sechszylinder-Modelle im Mai 1969. Unter den Motoren, die für den Capri in den ersten Jahren zur Wahl standen, waren der 1700-V4 und der 2000-V6 für den Alltagsverkehr am besten tauglich, während 1300 und 1500 kaum eine dem Habitus des Wagens angemessene Leistung abgaben. Ab September 1969 wurden Capri 1500 bis 2300 GT (108 PS) mit Automatik lieferbar. Den 2300 GT gab es nun auch mit 125 PS Leistung. Als Sonderausstattung kamen heizbare Heckscheibe, Stahl-Kurbeldach und hintere Ausstellfenster hinzu.

Ab September 1970: Capri 2600 GT mit 125 PS ersetzt 2300 GT-Version gleicher Leistung. Capri 1500 mit 65 statt 60 PS. Alle Capri mit V6-Motor erhalten Drehstrom-Lichtmaschine.

Im aktiven Sport setzten die Ford-Werke den Capri bereits ab März 1969 ein. Es handelte sich zunächst um den 2300 GT, wobei dessen Motor mit drei Doppelvergasern auf 170 PS kam. Ab März 1970 verfügte Ford über den Capri RS 2600 („Plastikbombe“) mit 2,6 Liter-Einspritzmotor, Türen und Hauben aus Plastikmaterial, Seiten- und Heckfenster aus Plexiglas, 6″-Magnesiumfelgen, Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfern und Schalensitzen. Die Motoren der Wettbewerbswagen wurden auf 3 Liter aufgebohrt und brachten 265 PS im Jahre 1971, 290 PS im Jahre 1972 und 325 PS im Jahre 1973. Seit Oktober 1970 wurde den Sportfahrern zu einem bemerkenswert günstigen Preis eine Straßenversion des RS 2600 mit Ganzstahlkarosserie und ziviler Innenausstattung angeboten.

Ab September 1972 erschien der Capri mit zahlreichen Modifikationen. Andere Scheinwerfer, vordere Blinker in der Stoßstange, größere Heckleuchten, andere Sitze, Zwei- statt Dreispeichen-Lenkrad, Armaturentafel mit größeren Rundinstrumenten, breitere Räder, alle Modelle (bisher nur die Sechszylinder) mit Buckel auf der Motorhaube. Wichtigste Änderung: Die seitherigen V4-Motoren wurden durch die 1300- und 1600-Reihen-Vierzylinder aus dem Ford Taunus ersetzt.

Dezember 1973: Einstellung der bisherigen Serie. In 5 Produktionsjahren waren 784000 Capri deutscher Machart (ferner etliche hunderttausend der britischen Ausgabe) hergestellt worden. 244000 gelangten auf den deutschen Markt. Ein beträchtlicher Teil der exportierten Fahrzeuge ging nach Amerika.

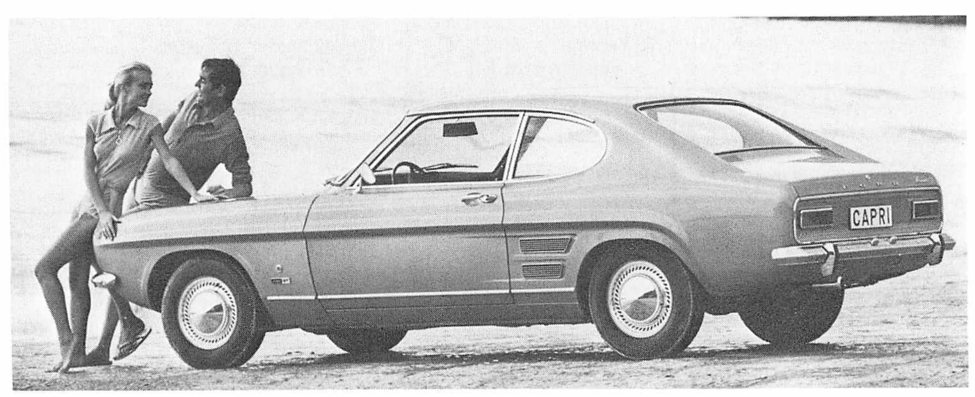
<table>
<tr><th></th><th>Ford Capri 1400
1969–1972</th><th>Ford Capri 1500
1969–1972</th><th>Ford Capri 1700 GT
1969–1972</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>4 (60°-V-Form)</td><td>4 (60°-V-Form)</td><td>4 (60°-V-Form)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>84 x 88,86 mm</td><td>90 x 88,86 mm</td><td>90 x 66,8 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1305, für Steuer 1288 ccm</td><td>1498 ccm</td><td>1699 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>50 PS bei 5000 U/min</td><td>60 PS bei 4800 U/min
Ab September 1970:
65 PS bei 5000 U/min</td><td>75 PS bei 5000 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>9,5 mkg bei 2500 U/min</td><td>60 PS: 11,4 mkg b. 2400 U/min
65 PS: 11,7 mkg b. 2500 U/min</td><td>13,0 mkg bei 2500 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:8,2</td><td>60 PS: 1:8,0. 65 PS: 1:9,0</td><td>1:9,0</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Fallstromvergaser
Ford 28∅
mit Startautomatik</td><td>1 Fallstromvergaser Ford
60 PS: 28∅, 65 PS: 32∅
mit Startautomatik</td><td>1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/32 TDID
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">3, zusätzlich Ausgleichswelle, Antrieb Stirnräder</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Pumpe (6,4 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (3,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td>12 V 38 Ah (im Motorraum)
Ab Sept. 1970: 12 V 44 Ah</td><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 55 Ah</td><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 55 Ah</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td>Gleichstrom 25 A
Auf Wunsch: Drehstrom 35 A</td><td>Gleichstrom 25 A
Auf Wunsch: Drehstrom 35 A</td><td>Gleichstrom 25 A
Auf Wunsch: Drehstrom 35 A</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td>Antrieb auf Hinterräder
Einteilige Gelenkwelle</td><td>Antrieb auf Hinterräder
Einteilige Gelenkwelle</td><td>Antrieb auf Hinterräder
Zweiteilige Gelenkwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Schalthebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">Bis Sept. 1969: I. 3,424, II. 1,968, III. 1,368, IV. 1,00
Ab Sept. 1969: I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="2">Ab September 1969 auf Wunsch:
Automatik Borg-Warner BW 35
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,393, II. 1,45, III. 1,00, Wandler max. 2,28fach
Wählhebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>4,11</td><td>3,89</td><td>3,70</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Starrachse, Längslenker, Halbfedern</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Zahnstange (17,7:1), 3,75 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="2">Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbremsen vorn (241,3 mm ∅)
Trommelbremsen hinten (203,2 mm ∅)
Auf Wunsch: Servohilfe</td><td>Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbr. vorn (244,3 mm ∅)
Trommelbr. hint. (228,6 mm ∅)
Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2559 mm</td><td>2559 mm</td><td>2559 mm</td></tr>
<tr><td>Spur</td><td>1346/1320 mm</td><td>1346/1320 mm</td><td>1346/1320 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4262 (4303) x 1645 x 1330 mm</td><td>4262 (4303) x 1645 x 1330 mm</td><td>4262 (4303) x 1645 x 1330 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>$4\frac{1}{2}$ J x 13</td><td>$4\frac{1}{2}$ J x 13</td><td>$4\frac{1}{2}$ J x 13</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>6,00–13 (4 PR)
Auf Wunsch: 165 SR 13</td><td>6,00–13 (4 PR)
Auf Wunsch: 165 SR 13</td><td>165 SR 13</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>10,6/10,5 Meter</td><td>10,6/10,5 Meter</td><td>10,6/10,5 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>975 kg</td><td>975, Automatik 995 kg</td><td>980, Automatik 1000 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1295 kg</td><td>1310 kg</td><td>1315 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>133 km/h</td><td>60 PS: 142, Automatik 138 km/h
65 PS: 144, Automatik 140 km/h</td><td>152, Automatik 148 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>24 sec</td><td>60 PS: 19, Automatik 21 sec
65 PS: 18, Automatik 20 sec</td><td>15, Automatik 17 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>10,5 Liter</td><td>60 PS: 11, Automatik 12 Liter
65 PS: 11, Autom. 12 l Super</td><td>11,5, Automatik 12,5 l Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>48 Liter (im Heck)
Ab Mai 1969: 58 Liter</td><td>48 Liter (im Heck)
Ab Mai 1969: 58 Liter</td><td>48 Liter (im Heck)
Ab Mai 1969: 58 Liter</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Ford Capri 2000 GT
1969–1972</th><th>Ford Capri 2300 GT
1969–1972</th><th>Ford Capri 2600 GT
1970–1972</th><th>Ford Capri RS 2600
1970–1972</th></tr>
<tr><td>6 (60°-V-Form)</td><td>6 (60°-V-Form)</td><td>6 (60°-V-Form)</td><td>6 (60°-V-Form)</td></tr>
<tr><td>84 x 60,14 mm</td><td>90 x 60,14 mm</td><td>90 x 66,8 mm</td><td>90 x 69 mm</td></tr>
<tr><td>1998 ccm</td><td>2293 ccm</td><td>2550 ccm</td><td>2637 ccm</td></tr>
<tr><td>90 PS bei 5000 U/min
Jan. 1969 bis Aug. 1970 auch:
85 PS bei 5000 U/min</td><td>108 PS bei 5100 U/min
Sept. 1969 bis Aug. 1970 auch:
125 PS bei 5500 U/min</td><td>125 PS bei 5300 U/min</td><td>150 PS bei 5800 U/min</td></tr>
<tr><td>90 PS: 15,5 mkg b. 3000 U/min
85 PS: 15,1 mkg b. 3000 U/min</td><td>108 PS: 18,5 mkg b. 3000 U/min
125 PS: 18,7 mkg b. 3500 U/min</td><td>20,5 mkg bei 3000 U/min</td><td>22,8 mkg bei 3500 U/min</td></tr>
<tr><td>90 PS: 1:9,0. 85 PS: 1:8,0</td><td>1:9,0</td><td>1:9,0</td><td>1:10,0</td></tr>
<tr><td>1 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 32 DDIST
mit Startautomatik</td><td>1 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 35 DDIST bzw. (ab
Aug. 1971): Solex 35 EEIT
beide mit Startautomatik</td><td>1 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 35 DDIST bzw. (ab
Aug. 1971): Solex 35 EEIT
beide mit Startautomatik</td><td>Indirekte Einspritzung
Kugelfischer
Sechsstempel-Pumpe</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder</td></tr>
<tr><td colspan="4">4</td></tr>
<tr><td colspan="4">Pumpe (7,8 Liter Wasser)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Druckumlauf (4,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 55 Ah</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 66 Ah</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 66 Ah</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Gleichstrom 25 A
Auf Wunsch bzw. ab Sept. 1970
Serie: Drehstrom 28 od. 35</td><td>Gleichstrom 25 A
Auf Wunsch bzw. ab Sept. 1970
Serie: Drehstrom 28 od. 35 A</td><td>Drehstrom 28 oder 35 A</td><td>Drehstrom 35 A</td></tr>
<tr><td colspan="4">Antrieb auf Hinterräder
Zweiteilige Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="2">4 Gang
I–IV
Bis Sept. 1969: I. 3,424, II. 1,968, III. 1,368, IV. 1,00
Ab Sept. 1969: I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00</td><td colspan="2">4 Gang
I–IV
I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>Ab Sept. 1969 auf Wunsch:</td><td>108 PS ab Sept. 1969 a. Wunsch:</td><td>Auf Wunsch:</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Automatik Borg-Warner BW 35
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,393, II. 1,45, III. 1,00, Wandler max. 2,28fach
Wählhebel Wagenmitte</td><td></td></tr>
<tr><td>3,44</td><td>3,22</td><td>3,22</td><td>3,22</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator
Starrachse, Längslenker, Halbfedern
Zahnstange (17,7:1), 3,75 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbremsen vorn (244,4 mm ∅)
Trommelbremsen hinten (228,6 mm ∅)
Servohilfe</td></tr>
<tr><td>2559 mm</td><td>2559 mm</td><td>2559 mm</td><td>2559 mm</td></tr>
<tr><td>1346/1320 mm</td><td>108 PS: 1346/1320 mm
125 PS: 1352/1327 mm</td><td>1352/1327 mm</td><td>1353/1327 mm</td></tr>
<tr><td>4262 (4303) x 1645 x 1330 mm</td><td>4262 (4303) x 1645 x 1330 mm</td><td>4262 (4303) x 1645 x 1330 mm</td><td>4186 x 1645 x 1265 mm</td></tr>
<tr><td>4½ J x 13
Auf Wunsch: 5 J x 13</td><td>108 PS: 4½ J x 13
125 PS: 5 J x 13</td><td>5 J x 13</td><td>6 J x 13</td></tr>
<tr><td>165 SR 13</td><td>108 PS: 165 SR 13
125 PS: 185/70 HR 13</td><td>185/70 HR 13</td><td>185/70 HR 13</td></tr>
<tr><td>10,6/10,5 Meter</td><td>108 PS: 10,6/10,5 Meter</td><td>11,2/11,1 Meter</td><td>11,1/11,0 Meter</td></tr>
<tr><td>1030, Automatik 1050 kg</td><td>1040, Automatik 1060 kg</td><td>1040, Automatik 1060 kg</td><td>1050 kg</td></tr>
<tr><td>1365 kg</td><td>1375 kg</td><td>1375 kg</td><td>1375 kg</td></tr>
<tr><td>90 PS: 165, Automatik 160 km/h
85 PS: 162, Automatik 157 km/h</td><td>108 PS: 180, Automatik 175 km/h
125 PS: 185 km/h</td><td>190, Automatik 185 km/h</td><td>202 km/h</td></tr>
<tr><td>90 PS: 12, Automatik 14 sec
85 PS: 13, Automatik 15 sec</td><td>108 PS: 11, Automatik 12 sec
125 PS: 10 sec</td><td>10, Automatik 11 sec</td><td>9 sec</td></tr>
<tr><td>90 PS: 12,5, Autom. 13,5 l Super
85 PS: 12,5, Autom. 13,5 Liter</td><td>108 PS: 13,5, Autom. 14,5 l Super
125 PS: 14,5 l Super</td><td>14,5, Automatik 15,5 l Super</td><td>17 l Super</td></tr>
<tr><td>58 Liter (im Heck)</td><td>58 Liter (im Heck)</td><td>58 Liter (im Heck)</td><td>58 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

	Ford Capri 1300 L 1972–1973	Ford Capri 1600 L, XL 1972–1973	Ford Capri 1600 GT 1972–1973
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	79 x 66 mm	87,67 x 66 mm	87,67 x 66 mm
Hubraum	1293 ccm	1592 ccm	1592 ccm
Leistung	55 PS (40 kW) bei 5500 U/min	72 PS (53 kW) bei 5500 U/min	88 PS (65 kW) bei 5700 U/min
Drehmoment	9,2 mkg bei 3000 U/min	12,0 mkg bei 2700 U/min	12,7 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:9,0	1:9,0
Vergaser	1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik	1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Weber 32/36 DAGV-BB mit Startautomatik
Ventile	V-förmig hängend, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb Zahnriemen		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (6 Liter Wasser)		
Schmierung	Druckumlauf (3,8 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 44 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 55 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00		
		Auf Wunsch: Automatik Borg-Warner BW 35 Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,393, II. 1,45, III. 1,00, Wandler max. 1,91fach Wählhebel Wagenmitte	
Antriebs-Übersetzung	4,11	3,75	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern, Querstabilisator		
Lenkung	Zahnstange (17,7:1), 3,75 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik Scheibenbr. vorn (241,3 mm Ø) Trommelbr. hint. (203,2 mm Ø) Auf Wunsch: Servohilfe	Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn (244,5 mm Ø) Trommelbremsen hinten (228,6 mm Ø) Servohilfe	
Allgemeine Daten			
Radstand	2559 mm		
Spur	1353/1327 mm		
Gesamtmaße	4313 x 1646 x 1352 mm		
Felgen	5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13
Reifen	6,00–13 (4 PR) Auf Wunsch: 165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,6/10,5 Meter	10,6/10,5 Meter	10,6/10,5 Meter
Wagengewicht	975 kg	975, Automatik 990 kg	995, Automatik 1010 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1300 kg	1325 kg	1325 kg
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	155, Automatik 150 km/h	170, Automatik 165 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	21 sec	16, Automatik 20 sec	13, Automatik 16 sec
Verbrauch/100 km	10,5 Liter	12, Automatik 13 l Super	12,5, Automatik 13,5 l Super
Kraftstofftank	48 Liter (im Heck)	48 Liter (im Heck)	48 Liter (im Heck)

Ford Capri 2300 GT 1972–1973	Ford Capri 2600 GT 1972–1973	Ford Capri 3000 GT Ford Capri 3000 GXL 1972–1973	Ford Capri RS 2600 1972–1973
6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)
90 x 60,14 mm	90 x 66,8 mm	93,67 x 72,42 mm	90 x 69 mm
2293 ccm	2550 ccm	2993 ccm	2637 ccm
108 PS (80 kW) b. 5100 U/min	125 PS (91 kW) b. 5300 U/min	140 PS (103 kW) b. 5300 U/min	150 PS (110 kW) b. 5600 U/min
18,5 mkg bei 3000 U/min	20,5 mkg bei 3000 U/min	24,0 mkg bei 3000 U/min	21,95 bei 4000 U/min
1:9,0	1:9,0	1:8,9	1:10,5
1 Doppel-Fallstromvergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser	Indirekte Einspritzung
Solex 35/35 EEIT	Solex 35/35 EEIT	Weber 38/38 EGAS	Weslake/Kugelfischer
mit Startautomatik	mit Startautomatik	mit Startautomatik	Sechsstempel-Pumpe
Hängend, Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle, Antrieb Stirnräder			
4			
Pumpe (7,8 Liter Wasser)	Pumpe (7,8 Liter Wasser)	Pumpe (9,3 Liter Wasser)	Pumpe (7,8 Liter Wasser)
Druckumlauf (4,3 Liter Öl)	Druckumlauf (4,3 Liter Öl)	Druckumlauf (5 Liter Öl)	Druckumlauf (4,5 Liter Öl)
12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 66 Ah	Bei Automatik: 12 V 66 Ah	Bei Automatik: 12 V 66 Ah	
Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A
Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle			
Einscheibentrockenkupplung			
Schalthebel Wagenmitte			
4 Gang			
I–IV			
I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00		I. 3,16, II. 1,94, III. 1,41, IV. 1,00	
Auf Wunsch: Automatik Borg-Warner BW 35			
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe			
I. 2,393, II. 1,45, III. 1,00, Wandler max. 1,91fach			
Wählhebel Wagenmitte			
3,22	3,09	3,09	3,09
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator			
Starrachse, Halbfedern, Querstabilisator			
Zahnstange (17,7:1), 3,75 Lenkraddrehungen			
Zweikreis-Hydraulik		Zweikreis-Hydraulik	
Scheibenbremsen vorn (244,5 mm Ø)		Scheibenbremsen vorn (247,5 mm Ø)	
Trommelbremsen hinten (228,6 mm Ø)		Trommelbremsen hinten (228,6 mm Ø)	
Servohilfe		Servohilfe	
2559 mm	2559 mm	2559 mm	2559 mm
1353/1327 mm	1353/1327 mm	1353/1327 mm	1392/1322 mm
4313 x 1646 x 1352 mm	4313 x 1646 x 1352 mm	GT: 4313 x 1646 x 1352 mm GXL: 4313 x 1664 x 1352 mm	4240 x 1672 x 1283 mm
5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13	6 J x 13
165 SR 13	185/70 HR 13	185/70 HR 13	185/70 HR 13
11,2 Meter	11,2 Meter	11,2 Meter	11,7 Meter
1070, Automatik 1085 kg	1070, Automatik 1085 kg	GT: 1115, Automatik 1130 kg GXL: 1125, Automatik 1140 kg	1080 kg
1400 kg	1400 kg	GT: 1430 kg GXL: 1445 kg	1406 kg
180, Automatik 175 km/h	190, Automatik 185 km/h	198, Automatik 193 km/h	205 km/h
11, Automatik 12 sec	10, Automatic 11 sec	9, Automatic 10 sec	9 sec
13,5, Automatik 14,5 l Super	14,5, Automatik 15,5 l Super	15,5, Automatik 16,5 l Super	17 l Super
58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)





Ford Capri 1700 GT
Coupé 2+2 Sitze
1969–1972




Ford Capri 3000 GXL
Coupé 2+2 Sitze
1972–1973



Ford Capri II
Kombi-Coupé 2+2 Sitze
ab 1974

Preise	Capri 1300	Capri 1500	Capri GT 1700	Capri GT 2000	Capri GT 2300	Capri GT 2600	Capri RS 2600
1969	DM 6995,–	DM 7300,–	DM 7995,–	DM 8600,–	DM 8965,–	–	–
1970	DM 7415,–	DM 7745,–	DM 8475,–	DM 9080,–	DM 9505,–	–	–
1971	DM 7785,–	DM 8125,–	DM 8900,–	DM 9435,–	DM 9980,–	DM 10500,–	DM 15800,–
1972	DM 7975,–	DM 8330,–	DM 9125,–	DM 9670,–	DM 10230,–	DM 10760,–	DM 16200,–
	Capri L 1300	**Capri XL 1600**	**Capri GT 1600**	**Capri GT 2300**	**Capri GT 2600**	**Capri GXL 3000**	**Capri RS 2600**
1972	DM 8385,–	DM 9300,–	DM 9870,–	DM 10670,–	DM 11200,–	DM 12620,–	DM 16800,–
1973	DM 8860,–	DM 9955,–	DM 10555,–	DM 11400,–	DM 11760,–	DM 13475,–	DM 16830,–
	Capri II L 1300	**Capri II XL 1600**	**Capri II GT 1600**	**Capri II GT 2300**	**Capri II Ghia 2300**	**Capri II Ghia 3000**	
März 1974	DM 9855,–	DM 11030,–	DM 11875,–	DM 12770,–	DM 15065,–	DM 15945,–	
Juni 1974	DM 10320,–	DM 11550,–	DM 12435,–	DM 13370,–	DM 15810,–	DM 16700,–	
März 1975	DM 10890,–	DM 12200,–	DM 13150,–	DM 14135,–	DM 16710,–	DM 17645,–	

Ford Capri II (ab 1974)

Ende Januar 1974 wurde der Capri II vorgestellt. Das beliebte Modell machte man nun mittels großer Heckklappe zu einem Kombi-Coupé. Die Karosserieform wurde rundlicher, was einige Vorteile bringen mag, aber den Capri längst nicht mehr so markant aussehen läßt wie früher. Beim Capri 1300 hat man den Taunus-OHC- durch den Escort-OHV-Motor ersetzt, wobei der eine wie der andere für ein Auto dieser Prägung zu wenig Kraftreserven besitzen dürfte. Die für die größeren Modelle bisher verwendete Borg-Warner Automatik wich einem firmeneigenen Aggregat, wobei sich die Ford-Automatik durch einen etwas höheren Wirkungsgrad auszeichnen soll. Sowohl vom 1300- als auch vom 1600-Motor erschien bereits wenige Monate nach der Vorstellung des neuen Modells eine niedriger verdichtete Ausgabe für Normalbenzin.



Ford Capri II Kombi-Coupé 2+2 Sitze ab 1974

	Ford Capri II 1300 L, XL ab 1974	Ford Capri II 1600 L, XL ab 1974	
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	81 x 63 mm	87,67 x 66 mm	87,67 x 66 mm
Hubraum	1297 ccm	1593 ccm	1593 ccm
Leistung	55 PS (40 kW) bei 5500 U/min Ab August 1974: 54 PS (40 kW) bei 5500 U/min	68 PS (50 kW) bei 5500 U/min	72 PS (53 kW) bei 5500 U/min
Drehmoment	9,3 mkg bei 3000 U/min Ab August 1974: 8,9 mkg bei 3000 U/min	11,5 mkg bei 2800 U/min	12,0 mkg bei 2700 U/min
Verdichtung	1:9,2. Ab. Aug. 1974: 1:8,0	1:8,2	1:9,2
Vergaser	1 Ford Fallstromvergaser	1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik	1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik
Ventile	Hängend Seitliche Nockenwelle Antrieb Einfach-Kette	V-förmig hängend Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Zahnriemen	V-förmig hängend Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Zahnriemen
Kurbelwellenlager	5	5	5
Kühlung	Pumpe (4,65 Liter Wasser)	Pumpe (5,8 Liter Wasser)	Pumpe (5,8 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,25 Liter Öl)	Druckumlauf (3,75 Liter Öl)	Druckumlauf (3,75 Liter Öl)
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 44 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 55 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Einteilige Gelenkwelle	Antrieb auf Hinterräder Zweiteilige Gelenkwelle	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,58 II. 2,01 III. 1,397 IV. 1,00	I. 3,65 II. 1,97 III. 1,37 IV. 1,00 Auf Wunsch: Automatik Ford C 3 Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,474, II. 1,474, III. 1,00, Wandler max. 2fach Wählhebel Wagenmitte	
Antriebs-Übersetzung	4,125	3,75	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern, Querstabilisator		
Lenkung	Zahnstange (17,4:1), 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik Scheibenbr. vorn (241,3 mm Ø) Trommelbr. hint. (203,2 mm Ø) Auf Wunsch: Servohilfe	Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn (244,5 mm Ø) Trommelbremsen hinten (228,6 mm Ø) Servohilfe	
Allgemeine Daten			
Radstand	2559 mm	2559 mm	
Spur	1353/1384 mm	1353/1384 mm	
Gesamtmaße	4288 (4340) x 1698 x 1357 mm	4288 (4340) x 1698 x 1357 mm	
Felgen	5 J x 13	5 J x 13	
Reifen	165 SR 13	165 SR 13 Auf Wunsch: 185/70 HR 13	
Wendekreis links/rechts	11,6/11,2 Meter	11,6/11,2 Meter	
Wagengewicht	1010 kg	1040, Automatik 1050 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	1350 kg	1410 kg	
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	150, Automatik 145 km/h	156, Automatik 151 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	22,5 sec	19, Automatic 21 sec	17, Automatik 19 sec
Verbrauch/100 km	11 Liter (55 PS: Super)	12, Automatik 13 Liter	12, Automatik 13 l Super
Kraftstofftank	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)

Ford Capri II 1600 GT Ford Capri II 1600 Ghia ab 1974	Ford Capri II 2300 GT Ford Capri II 2300 Ghia ab 1974	Ford Capri II 3000 GT Ford Capri II 3000 Ghia ab 1974
4 (Reihe)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)
87,67 x 66 mm	90 x 60,14 mm	93,67 x 72,42 mm
1593 ccm	2294 ccm	2993 ccm
88 PS (65 kW) bei 5700 U/min	108 PS (80 kW) b. 5100 U/min	138 PS (102 kW) b. 5000 U/min
12,7 mkg bei 4000 U/min	18,0 mkg bei 3000 U/min	24,0 mkg bei 3000 U/min
1:9,2	1:8,75	1:9,0
1 Register-Fallstromvergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser
Weber 32/36 DAGV-BB	Solex 35/35 EEIT	Solex 35/35 EEIT
mit Startautomatik	mit Startautomatik	mit Startautomatik
V-förmig hängend	Hängend	Hängend
Nockenwelle im Zylinderkopf	Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle
Antrieb Zahnriemen	Antrieb Stirnräder	Antrieb Stirnräder
5	4	4
Pumpe (5,8 Liter Wasser)	Pumpe (7,8 Liter Wasser)	Pumpe (9,3 Liter Wasser)
Druckumlauf (3,75 Liter Öl)	Druckumlauf (4,25 Liter Öl)	Druckumlauf (5 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)
Bei Automatik: 12 V 55 Ah	Bei Automatik: 12 V 66 Ah	Bei Automatik: 12 V 66 Ah
Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle	Zweiteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV
I. 3,65	I. 3,65	I. 3,16
II. 1,97	II. 1,97	II. 1,94
III. 1,37	III. 1,37	III. 1,41
IV. 1,00	IV. 1,00	IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatik Ford C 3		
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe		
I. 2,474, II. 1,474, III. 1,00, Wandler max. 2fach		
Wählhebel Wagenmitte		
3,75	3,22	3,09
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Starrachse, Halbfedern, Querstabilisator		
Zahnstange (17,4:1), 3,5 Lenkraddrehungen. 2300 + 3000 auf Wunsch: Servohilfe		
Zweikreis-Hydraulik		Zweikreis-Hydraulik
Scheibenbremsen vorn (244,5 mm ∅)		Scheibenbr. vorn (247,5 mm ∅)
Trommelbremsen hinten (228,6 mm ∅)		Trommelbr. hint. (228,6 mm ∅)
Servohilfe		Servohilfe
2559 mm	2559 mm	2559 mm
1353/1384 mm	1353/1384 mm	1353/1384 mm
4340 x 1698 x 1357 mm	4340 x 1698 x 1357 mm	4340 x 1698 x 1357 mm
GT: 5 J x 13	GT: 5 J x 13	GT: 5 J x 13
Ghia: 5¹/₂ J x 13	Ghia: 5¹/₂ J x 13	Ghia: 5¹/₂ J x 13
165 SR 13	165 SR 13	185/70 HR 13
Auf Wunsch: 185/70 HR 13	Auf Wunsch: 185/70 HR 13	
11,6/11,2 Meter	11,6/11,2 Meter	11,6/11,2 Meter
1050, Automatik 1060 kg	1120 kg	1170 kg
1410 kg	1460 kg	1510 kg
170, Automatik 165 km/h	180, Automatik 175 km/h	195, Automatik 190 km/h
14, Automatik 16,5 sec	11,5, Automatik 13 sec	9, Automatik 10,5 sec
12,5, Automatik 13,5 l Super	13,5, Automatik 14,5 l Super	15,5, Automatik 16,5 l Super
58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)

Ford Consul (1972–1974)
Ford Granada (ab 1972)

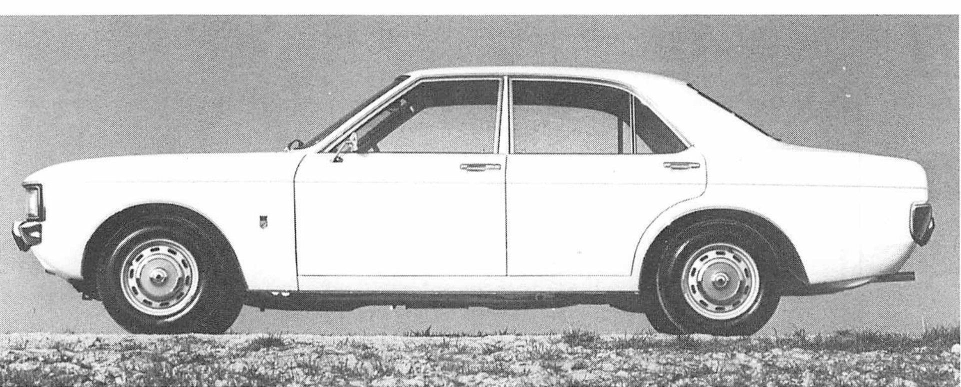
Im März 1972 wurden die beiden Modellreihen Ford Consul und Ford Granada vorgestellt, von den englischen und deutschen Ford-Werken gemeinsam entwickelt und in beiden Ländern gebaut, wobei sich die jeweiligen Erzeugnisse lediglich durch verschiedene Motoren unterscheiden. Die deutsche Baureihe löste die seitherigen Modelle 17 M, 20 M und 26 M ab. Auf dem deutschen Markt fanden und finden die neuen Modelle mittelmäßigen Anklang. Die einen Interessenten halten die Karosserien für zu groß, zu ausladend und zu unübersichtlich, andere loben die Geräumigkeit und die imponierende Erscheinung. Lob gilt der Ausstattung und dem Komfort, Kritik gilt der Lenkung (sowohl ohne als auch mit Servo) sowie in den ersten beiden Jahren der Verarbeitung im Detail und der Häufung zwar nebensächlicher, insgesamt aber dennoch ärgerlicher Mängel. Ab 1974 annehmbare Ausreifung erreicht. Angeboten wurden beide Serien zunächst als Limousine und als Turnier (Kombi) mit 4 Türen sowie als Fastback-Limousine mit 2 Türen. Letztgenannte Ausführung sollte eine Zweitüren-Stufenheck-Limousine erübrigen, doch der Markt zwang dazu, diese ein Jahr später doch noch nachzuschieben und die Fastback-Limousine wieder wie gewohnt als Coupé anzubieten. Dieses wiederum entsprach in seinem ursprünglichen Aussehen mehr dem englischen als dem deutschen Geschmack, weshalb die schwulstigen Rundungen und der Hüftknick an der hinteren Partie des Wagens ab Januar 1974 begradigt wurden. Ab Januar 1975 gibt es den Typ Consul nicht mehr. Auch die einfacheren 1,7 Liter-Vierzylinder-Wagen sind in die nunmehrigen 4 Modellreihen Granada, Granada L, Granada GL und Granada Ghia eingegliedert. Der Vierzylinder-Zweiliter-Motor (hauptsächlich gebaut für den amerikanischen Ford Pinto) entfällt zugunsten des bereits 1974 eingeführten Zweiliter-V6.

Preise ab							
	Consul 1700 Li. 2 Türen (= Coupé)	**Consul L 1700 Li. 2 Türen (= Coupé)**	**Consul L 1700 Li. 4 Türen**	**Consul GT 2300 Li. 4 Türen**	**Granada GXL 2300 Li. 4 Türen**	**Granada GXL 3000 Li. 4 Türen**	**Consul Turnier 1700 Ko. 4 Türen**
März 1972	DM 9830,–	DM 10420,–	DM 10790,–	DM 11965,–	DM 14815,–	DM 15485,–	DM 10750,–
	Consul 1700 Li. 2 Türen	**Consul L 1700 Li. 2 Türen**	**Consul L 1700 Coupé + Li. 4 Türen**	**Consul GT 2300 Coupé + Li. 4 Türen**	**Granada GXL 2300 Coupé + Li. 4 Türen**	**Granada GXL 3000 Coupé + Li. 4 Türen**	**Consul Turnier 1700 Ko. 4 Türen**
März 1973	DM 10165,–	DM 10790,–	DM 11205,–	DM 12450,–	DM 16020,–	DM 16800,–	DM 11160,–
	Consul 1700 Li. 2 Türen	**Consul L 1700 Li. 2 Türen**	**Consul L 1700 Li. 4 Türen**	**Consul L 1700 Coupé**	**Granada XL 2300 Li. 4. Türen**	**Granada Ghia 3000 Li. 4 Türen**	**Consul Turnier 1700 Ko. 4 Türen**
März 1974	DM 11140,–	DM 11775,–	DM 11585,–	DM 11755,–	DM 14330,–	DM 20060,–	DM 12205,–
Juni 1974	DM 11665,–	DM 12330,–	DM 12805,–	DM 12985,–	DM 15220,–	DM 20110,–	DM 12800,–
	Granada 1700 Li. 2 Türen	**Granada L 1700 Li. 2. Türen**	**Granada L 1700 Li. 4. Türen**	**Granada L 1700 Coupé**	**Granada GL 2000 Li. 4 Türen**	**Granada Ghia 2600 Li. 4 Türen**	**Granada Turnier 1700 Ko. 4 Türen**
März 1975	DM 12000,–	DM 12900,–	DM 13410,–	DM 13600,–	DM 17050,–	DM 20720,–	DM 13190,–



Ford Consul
Limousine 2 Türen
1973–1974

Ford Consul L
Limousine 4 Türen
1972–1974





Ford Consul L
Coupé 4 Sitze
1972–1973

Ford Consul Turnier
Kombi 4 Türen
1972–1974



	Ford Consul 1700 1973–1974 Ford Granada 1700 ab 1975	Ford Consul 1700 1972–1974 Ford Granada 1700 ab 1975	Ford Consul 2000 1972–1974
Motor			
Zylinderzahl	4 (60°-V-Form)	4 (60°-V-Form)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	90 x 66,8 mm	90 x 66,8 mm	90,82 x 76,95 mm
Hubraum	1680 ccm	1680 ccm	1955 ccm
Leistung	65 PS (48 kW) bzw. (ab 1975) 70 PS (51 kW) bei 4800 U/min	75 PS (55 kW) bei 5000 U/min	99 PS (73 kW) bei 5500 U/min
Drehmoment	12,7 mkg bzw. (ab 1975) 12,2 mkg bei 2400 U/min	13,0 mkg bei 2500 U/min	15,4 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1:7,75 bzw. (ab 1975) 1:8,0	1:8,75	1:9,2
Vergaser	1 Ford Fallstromvergaser mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 TDID mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Weber 32/36 DGAV mit Startautomatik
Ventile	Hängend Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	Hängend Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	V-förmig hängend Nockenwelle im Zylinderkopf Antrieb Zahnriemen
Kurbelwellenlager	3 Zusätzliche Ausgleichswelle	3 Zusätzliche Ausgleichswelle	5
Kühlung	Pumpe (6 Liter Wasser)	Pumpe (6 Liter Wasser)	Pumpe (7 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3,75 Liter Öl)	Druckumlauf (3,75 Liter Öl)	Druckumlauf (3,75 Liter Öl)
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 55 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00		
		Auf Wunsch: Automatik Ford C 3 Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,474, II. 1,474, III. 1,00, Wandler max. 2,1fach Wählhebel Wagenmitte	
Antriebs-Übersetzung	4,11, Turnier 4,44	4,11, Turnier 4,44	4,11
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern		
Lenkung	Zahnstange (22,0:1), 4,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (262 mm ∅), Trommelbremsen hinten (228,7, Turnier 254 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2769 mm		
Spur	1511/1537 mm		
Gesamtmaße	4572 x 1791 x 1413 (Coupé 1389) mm Turnier: 4674 x 1791 x 1437 mm		
Felgen	$5\frac{1}{2}$ oder 6 J x 14		$5\frac{1}{2}$ oder 6 J x 14
Reifen	6,45–14 (4 PR) oder 6,95 S 14 (4 PR) 175 oder 185 SR 14 Turnier: 7,35–14 (6 PR) oder 185 SR 14		6,95 S 14 (4 PR) 175 oder 185 SR 14 Turnier: 7,35 S 14 (6 PR) oder 185 SR 14
Wendekreis links/rechts	11,6 Meter		11,6 Meter
Wagengewicht	1190–1240 kg Turnier 1275–1290 kg		1225–1265 kg Turnier 1295–1310 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1610–1695 kg Turnier 1870, HD 1930 kg		1720 kg Turnier 1870, HD 1930 kg
Höchstgeschwindigkeit	136 km/h	145, Automatik 140 km/h	161, Automatik 156 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	12 sec Turnier 25 sec	19, Automatik 23 sec Turnier 21, Autom. 26 sec	14, Automatik 17 sec Turnier 15, Autom. 19 sec
Verbrauch/100 km	13, Turnier 13,5 Liter	13, Turnier 13,5 l Super Automatik + 1 l Super	13,5, Turnier 14,5 l Super Automatik + 1 l Super
Kraftstofftank	66, Turnier 62 Liter (im Heck)	66, Turnier 62 Liter (im Heck)	66, Turnier 62 Liter (im Heck)

Ford Consul (GT) 2000 1974 Ford Granada 2000 ab 1974	Ford Consul (GT) 2300 1972–1974 Ford Granada (Ghia) 2300 ab 1972	Ford Consul GT 2600 1974 Ford Granada (Ghia) 2600 ab 1972	Ford Consul GT 3000 1972–1974 Ford Granada (Ghia) 3000 ab 1972
6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)	6 (60°-V-Form)
84 x 60,14 mm	90 x 60,14 mm	90 x 66,8 mm	93,67 x 72,42 mm
1998 ccm	2274 ccm	2520 ccm	2945 ccm
90 PS (66 kW) bei 5000 U/min	108 PS (79 kW) bei 5000 U/min	125 PS (92 kW) bei 5000 U/min	138 PS (101 kW) b. 5000 U/min
15,2 mkg bei 3000 U/min	18,0 mkg bei 3000 U/min	20,5 mkg bei 3500 U/min	24,0 mkg bei 3000 U/min
1:9,0	1:8,75	1:8,75	1:8,9
1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32/32 EEIT mit Startautomatik	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 35/35 EEIT mit Startautomatik	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 35/35 EEIT mit Startautomatik	1 Doppel-Fallstromvergaser Weber 38/38 EGAS mit Startautomatik
Hängend	Hängend	Hängend	Hängend
Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder	Zentrale Nockenwelle Antrieb Stirnräder
4	4	4	4
Pumpe (10,2 Liter Wasser)	Pumpe (10,2 Liter Wasser)	Pumpe (10,2 Liter Wasser)	Pumpe (9,8 Liter Wasser)
Druckumlauf (4,25 Liter Öl)	Druckumlauf (4,25 Liter Öl)	Druckumlauf (4,25 Liter Öl)	Druckumlauf (5 Liter Öl)
12 V 55 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 66 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 66 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 66 Ah	12 V 55 Ah (im Motorraum) Bei Automatik: 12 V 66 Ah
Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 28 oder 35 A	Drehstrom 35 A	Drehstrom 35 A

Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
4 Gang
I–IV
2000 S, 2300 S: I. 3,65, II. 1,97, III. 1,37, IV. 1,00
2300 S Turnier, 2600 S, 3000 S: I. 3,16, II. 1,95, III. 1,41, IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatik Ford C 3
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
I. 2,474, II. 1,474, III. 1,00, Wandler max. 2,1fach
Wählhebel Wagenmitte

3,89	3,89	3,64	3,45

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator
Schräglenker, Schraubenfedern
Zahnstange (22,0:1), 4,5 Lenkraddrehungen. Auf Wunsch bzw. (bei Granada GXL und Granada Ghia) Serie:
Zahnstange (17,5:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (262 mm ∅), Trommelbremsen hinten (228,7, Turnier 254 mm ∅)

2769 mm
1511/1537 mm
4572 x 1791 x 1413 (Coupé 1389) mm
Turnier: 4674 x 1791 x 1437 mm

5½ oder 6 J x 14	5½ oder 6 J x 14	5½ oder 6 J x 14	5½ oder 6 J x 14
6,95 S 14 (4 PR) 175 oder 185 SR 14 Turnier: 7,35 S 14 (6 PR) oder 185 SR 14	6,95 S 14 (4 PR), 175 oder 185 SR od. 195/70 HR 14 Turnier: 7,35 S 14 (6 PR) oder 185 SR 14	175 oder 185 SR 14 Turnier: 185 SR 14	175 oder 185 HR 14 Turnier: 185 HR 14
11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter	11,6 Meter
1275–1380 kg Turnier 1340 kg	1275–1380 kg Turnier 1340–1375 kg	1335–1390 kg Turnier 1400 kg	1365–1420 kg Turnier 1430 kg
1815 kg Turnier 1930, HD 1990 kg	1815 kg Turnier 1930, HD 1990 kg	1830 kg Turnier 1955 kg	1860 kg Turnier 1985 kg
155, Automatik 150 km/h	164, Automatik 159 km/h	175, Automatik 170 km/h	182, Automatik 177 km/h
15, Automatik 18 sec Turnier 17, Autom. 20,5 sec	13,5, Automatik 16 sec Turnier 15, Autom. 18 sec	12, Automatik 14 sec Turnier 13, Autom. 15,5 sec	11, Automatik 13 sec Turnier 11,5, Autom. 14 sec
13,5, Turnier 14,5 l Super Automatik + 1 l Super	14, Turnier 15 l Super Automatik + 1 l Super	14,5, Turnier 15,5 l Super Automatik + 1 l Super	15, Turnier 16 l Super Automatik + 1 l Super
66, Turnier 62 Liter (im Heck)	66, Turnier 62 Liter (im Heck)	66, Turnier 62 Liter (im Heck)	66, Turnier 62 Liter (im Heck)



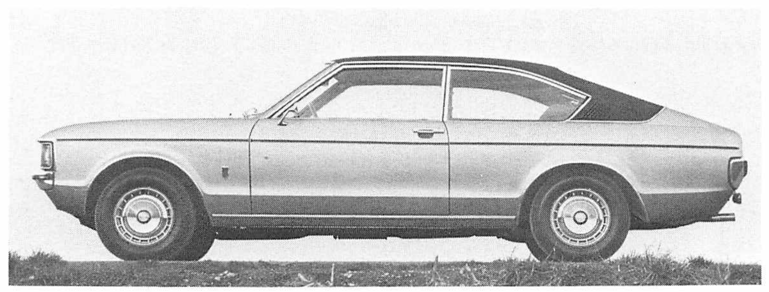
Ford Granada
Limousine 2 Türen
1973–1974



Ford Granada
Limousine 4 Türen
1972–1974



Ford Granada GXL
Coupé 4 Sitze
1972–1973



Ford Granada GXL
Coupé 4 Sitze
1974



Ford Granada Turnier
Kombi 4 Türen
1972–1974



Ford Granada
Limousine 2 Türen
ab 1975



Ford Granada GL
Limousine 4 Türen
ab 1975



Ford Granada GL
Coupé 4 Sitze
ab 1975



Ford Granada
Turnier
Kombi 4 Türen
ab 1975

Mercedes-Benz

Gottlieb Daimler in Cannstatt bei Stuttgart und Carl Benz in Mannheim haben, ohne sich gegenseitig zu kennen oder von den Plänen des anderen zu wissen, 1886 jeder sein erstes Automobil gebaut. Daimler setzte – unter der entscheidenden Mitwirkung von Wilhelm Maybach – seinen schnellaufenden Verbrennungsmotor mit Glührohrzündung in einen normalen Kutschwagen ein, während Carl Benz unter Verwendung eines von seiner bereits bestehenden Motorenfabrik gebauten Einzylinders mit Hochspannungszündung ein völlig unkonventionelles Dreiradfahrzeug entwickelte. Vor allem Benz, aber auch Daimler gelangten verhältnismäßig rasch zu einer gewissen Serienfabrikation ihrer Motorwagen, wobei sich allerdings Benz ebenfalls bald mit motorisierten Kutschenwagen zufrieden gab, weil dies zunächst technisch einfacher war und weil sich solche Fahrzeuge leichter verkaufen ließen. Erst nach der Jahrhundertwende gewann das Automobil nach dem Vorbild des von Wilhelm Maybach für die Firma Daimler konstruierten Mercedes-Wagens seine in der Grundform noch heute gültige Gestalt. In der Folgezeit haben sich die beiden ältesten Automobilfabriken der Welt, Daimler in Stuttgart und Benz in Mannheim, glänzend entwickelt. Sie genossen beide einen ausgezeichneten Markenruf, und sie wurden, allein schon ihrer Tradition wegen, in der gesamten Automobilwelt als führend respektiert. 1926 schlossen sich beide Firmen zur Daimler-Benz AG. zusammen, was sich als sehr klug erwies, denn es erscheint durchaus zweifelhaft, ob sie getrennt die schwierigen Jahre der Wirtschaftskrise hätten durchstehen können. Unter den Namen „Mercedes-Benz“ wurde von nun an stets ein umfangreiches Personen- und Lastwagenprogramm angeboten, welches die Firma bald zur umsatzmäßig zweitgrößten Automobilfabrik Deutschlands werden ließ (früher nach Opel, heute nach VW). Die Personenwagen werden in den Werken Stuttgart-Untertürkheim und Sindelfingen gebaut, im ehemaligen Auto Union-Werk Düsseldorf und im früheren Hanomag-Werk Hannover die leichten Nutzfahrzeuge, in Mannheim die mittleren Lastwagen und Omnibusse, in Gaggenau die Schwerlastwagen und der Unimog, ebenso in Wörth mittlere und schwere Lastwagen, in Berlin-Marienfelde die Schiffs- und Industriemotoren. Ferner gehören einige Zulieferwerke zum Konzern sowie Produktions- und Beteiligungsgesellschaften in Argentinien, Brasilien, Indien, Türkei, Spanien und Südafrika. Die Daimler-Benz AG beschäftigt rund 100000 Mitarbeiter, der gesamte Konzern über 150000. Als Generaldirektoren fungierten in der Nachkriegszeit: Dr. Ing. Wilhelm Haspel † (1942–1952), Heinrich Wagner † (1952), Dr. Fritz Könecke (1952–1961), Walter Hitzinger † (1961–1965), Prof. Dr. Joachim Zahn (seit 1966). Die wichtigsten Techniker auf dem Personenwagengebiet: Prof. Dr. Ing. e. h. Fritz Nallinger (Chefingenieur bis 1965), Max Wagner † (Leiter der Pkw-Konstruktion bis 1951), Prof. Dr. Ing. Hans Scherenberg (Leiter der Pkw-Konstruktion 1952–1956, Chefingenieur seit 1965), Dipl. Ing. Josef Müller (Leiter der Pkw-Konstruktion 1956–1967), Dr. Ing. e. h. Rudolf Uhlenhaut (Leiter des Pkw-Versuchs bis 1972), Dr. e. h. Karl Wilfert (Entwicklung Pkw-Aufbauten bis 1973), Dipl. Ing. Werner Breitschwerdt (Entwicklung Pkw-Aufbauten seit 1974).

Mercedes-Benz Typ 170 V (1947–1953)

Typ 170 V: Produktion des bereits in den Jahren 1936 bis 1942 gebauten Typs wurde, nachdem Ende Februar 1946 der erste Motor nach dem Krieg in Untertürkheim fertiggestellt worden war, im Mai 1946 wieder aufgenommen, und zwar zunächst nur in geringer Stückzahl als Lieferwagen, Krankenwagen und Polizei-Streifenwagen, dann ab Juli 1947 auch wieder als Viertüren-Limousine, die, von wenigen Einzelheiten abgesehen, dem Vorkriegsmodell entsprach. Diese erste Serie lief bis Mai 1950.

Typ 170 Va: Größerer Hubraum, mehr Leistung, weichere Federung, Teleskop- statt Kolbenstoßdämpfer, größere Bremsen, Gepäckraum von außen zugänglich, Entfrosterdüsen, Lüftungsblenden an den Vorderfenstern. Gebaut von Mai 1950 bis April 1952.

Typ 170 Vb: Breitere Spur, Hypoid-Hinterachse, größere Windschutzscheibe, verdeckter Wischerantrieb, durchgehende Stoßstangen, glatte Motorhaube. Gebaut ab Mai 1952 bis September 1953.

Gesamtzahl: 49367 Wagen. Preise:

Typ 170 V. Limousine 4 Türen	bis Juni 1948	RM 6200,–
	ab Juli 1948	DM 8180,–
	ab Mai 1949	DM 7800,–
	ab Januar 1950	DM 7380,–
Typ 170 Va. Limousine 4 Türen		DM 7400,–
Typ 170 Vb. Limousine 4 Türen		DM 7900,–

Mercedes-Benz Typ 170 D (1949–1953)

Typ 170 D: Gebaut ab Mai 1949 bis Mai 1950.
Typ 170 Da: Gebaut ab Mai 1950 bis April 1952.
Typ 170 Db: Gebaut ab Mai 1952 bis Oktober 1953.

Die einzelnen Serien unterscheiden sich von der jeweils entsprechenden Ausführung des Typs 170 V nur durch den Dieselmotor. Gesamtzahl: 33823 Wagen. Preise:

Typ 170 D. Limousine 4 Türen	ab Mai 1949	DM 9200,–
	ab Januar 1950	DM 8620,–
Typ 170 Da. Limousine 4 Türen		DM 8900,–
Typ 170 Db. Limousine 4 Türen		DM 8900,–

Mercedes-Benz Typ 170 S (1949–1953)
Mercedes-Benz Typ 170 S-V (1953–1955)

Typ 170 S: Weiterentwicklung des Typs 170 V. Größere und modernere Karosserie (im Stil des Vorkriegs-Typs 230), neue Vorderradaufhängung, höhere Motorleistung. Gebaut wurden die Limousine ab Mai 1949 bis Februar 1952, die Cabriolets A und B (insgesamt 2433 Stück) von 1949 bis 1951.

Typ 170 Sb: Lenkradschaltung, bessere Heizung, Hypoid-Hinterachse, Nockenwellenantrieb durch Kette, breitere Spur, Knopf-Anlasser am Armaturenbrett. Gebaut ab Januar 1952 bis August 1953.

Typ 170 S-V: Auslaufmodell, kombiniert aus Karosserie und Fahrgestell des Typs 170 S mit Motor und Vorderachse des Typs 170 V. Gebaut ab Juli 1953 bis Februar 1955.

Gesamtzahl: 42413 Wagen. Preise:

Typ 170 S. Limousine 4 Türen	1949–1953	DM 10100,–
Typ 170 S. Cabriolet B 2 Türen	1949–1951	DM 12850,–
Typ 170 S. Cabriolet A 2/3 Sitze	1949–1951	DM 15800,–
Typ 170 S-V. Limousine 4 Türen	1953–1955	DM 8300,–

Mercedes-Benz Typ 170 DS (1952–1953)
Mercedes-Benz Typ 170 S-D (1953–1955)

Typ 170 DS: Gebaut ab Januar 1952 bis August 1953.
Typ 170 S-D: Gebaut ab Juli 1953 bis September 1955.

Die beiden Serien unterscheiden sich vom Typ 170 Sb bzw. Typ 170 S-V jeweils nur durch den Dieselmotor. Gesamtzahl 27872 Wagen. Preise:

Typ 170 DS. Limousine 4 Türen	DM 10985,–
Typ 170 S-D. Limousine 4 Türen	DM 9350,–

Mercedes-Benz Typ 220 (1951–1955)

Typ 220 (W 187). Neues Modell, vorgestellt auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung April 1951. Ganz neuer Motor. Fahrwerk und Karosserie vom Typ 170 S, jedoch Scheinwerfer nicht freistehend. Gebaut ab Juli 1951 bis Mai 1954, Cabriolet A bis August 1955. Letzteres wurde ab Mai 1954 in geringer Stückzahl auch als Coupé geliefert. Gesamtzahl: 16154 Limousinen sowie 2360 Cabriolets und Coupés. Preise:

Limousine 4 Türen	1951–1954	DM 11925,–
Cabriolet B 2 Türen	1951–1954	DM 15160,–
Cabriolet A 2/3 Sitze	1951–1955	DM 18860,–
Coupé 2/3 Sitze	1954–1955	DM 20850,–
Coupé 2/3 Sitze, mit Stahl-Schiebedach	1954–1955	DM 22000,–

Mercedes-Benz Typ 300 (1951–1962)

Es gab nacheinander 4 Bauserien. Insgesamt wurden 11430 Wagen gebaut.

Typ 300 (W 186). Völlig neues, für die damalige Zeit großes und sehr exklusives Modell, vorgestellt auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung im April 1951. Gebaut ab November 1951 bis März 1954.

Limousine 4 Türen	DM 19900,–
Cabriolet D 4 Türen	DM 23700,–

Typ 300 b. Höhere Leistung, größere Bremsen. Gebaut ab März 1954 bis August 1955. Die Typen 300 und 300 b brachten es zusammen auf 6314 Limousinen und 591 Cabriolet D.

Limousine 4 Türen	DM 22000,–
Cabriolet D 4 Türen	DM 24700,–

Typ 300 c (W 186/IV). Wahlweise Vierganggetriebe oder Automatic (Borg-Warner). Cabriolet D wurde ab Sommer 1956 nicht mehr offiziell angeboten, blieb aber auf Sonderbestellung lieferbar. Ab Juli 1956 war eine Sonderausführung der Limousine (Radstand 3150 mm, Gesamtlänge 5165 mm) zu einem Aufpreis von DM 3000,– erhältlich. Es wurden vom Typ 300 c ab September 1955 bis Juli 1957 insgesamt 1432 Limousinen und 51 Cabriolet D hergestellt.

300. Limousine 4 Türen	DM 22000,–	Automatic DM 23500,–
300. Cabriolet D 4 Türen	DM 24700,–	Automatic DM 26200,–

Typ 300 d (W 189). Modernisierte Karosserie in Hardtop-Bauart. Längerer Radstand. Einspritzmotor. Es wurden von August 1957 bis März 1962 insgesamt 3077 Limousinen und 65 Cabriolet D gebaut.

300 Hardtop-Limousine 4 Türen	DM 27000,–
300 Automatic. Hardtop-Limousine 4 Türen	DM 28500,–

Mercedes-Benz Typ 300 S (1952–1958)

Typ 300 S (W 188). Entwickelt aus dem Typ 300. Letzter Mercedes in „klassischer" Linienführung. Vorgestellt auf dem Pariser Salon im Oktober 1951. Gebaut wurden von dieser ersten Serie ab Juli 1952 bis August 1955 insgesamt 560 Wagen.

Coupé, Cabriolet A oder Roadster 2/3 Sitze	DM 34500,–

Typ 300 Sc (W 188/II). Äußerlich unverändert, jedoch Einspritzmotor und Eingelenk-Pendel-Hinterachse. Gebaut wurden von dieser zweiten Serie ab September 1955 bis April 1958 insgesamt 200 Wagen.

Coupé, Cabriolet A oder Roadster 2/3 Sitze	DM 36500,–

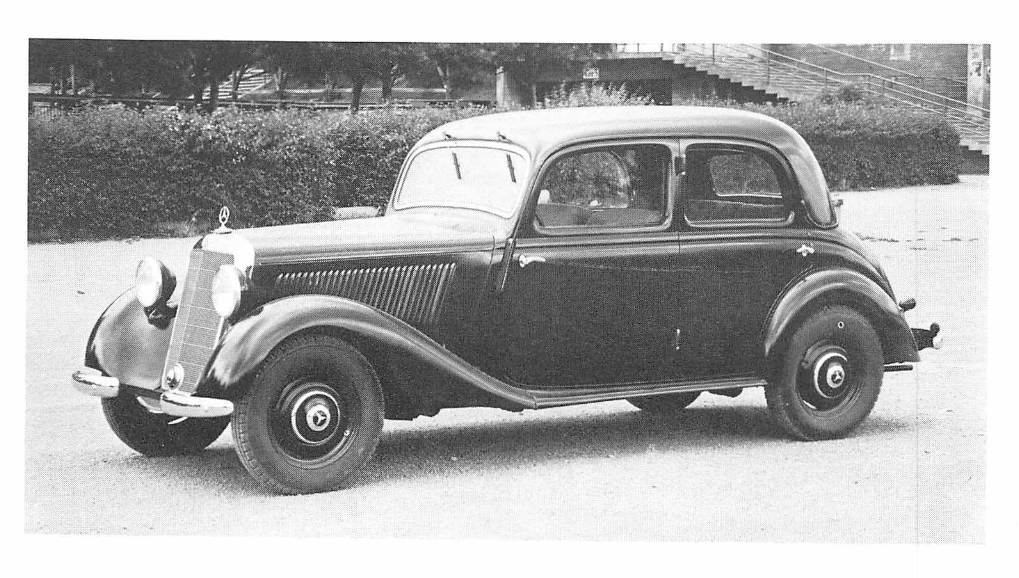
Mercedes-Benz Typ 300 SL (1954–1963)

Typ 300 SL (W 198/I). Als Rennsport-Prototyp vorgestellt Frühjahr 1952. Seitdem in verschiedenen Ausführungen Werkseinsatz bei sportlichen Wettbewerben. Ab August 1954 bis Mai 1957 wurden genau 1400 Exemplare des Typs 300 SL als Seriensportwagen (Coupé mit nach oben öffnenden Flügeltüren) ausgeliefert.

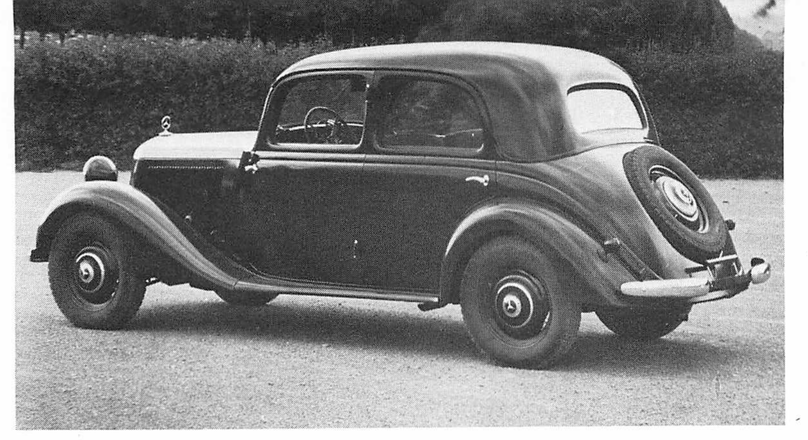
Sport-Coupé 2 Sitze	DM 29000,–

Typ 300 SL (W 198/II). Nachfolger des Flügeltüren-Coupés. Normale Türen. Ab September 1958 abnehmbares Coupédach lieferbar. Ab März 1961 Vierrad-Scheibenbremsen. Ab Mai 1957 bis Februar 1963 wurden 1858 Wagen dieser Serie gebaut.

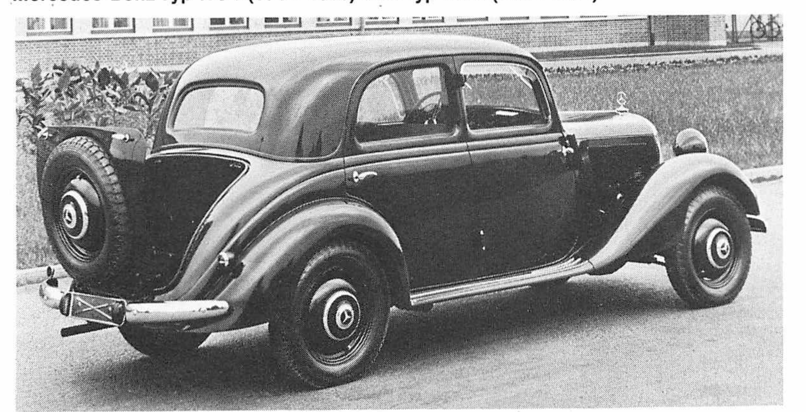
Roadster 2 Sitze	DM 32500,–
Coupédach abnehmbar	+ DM 1500,–



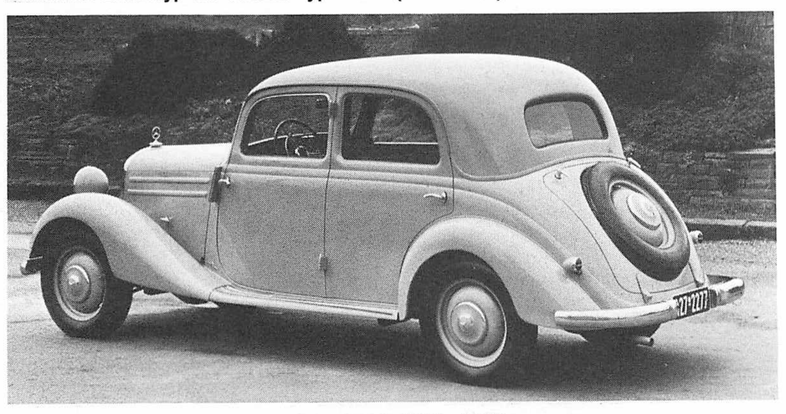
Mercedes-Benz Typ 170 V 1947–1950 bzw. Typ 170 D 1949–1950



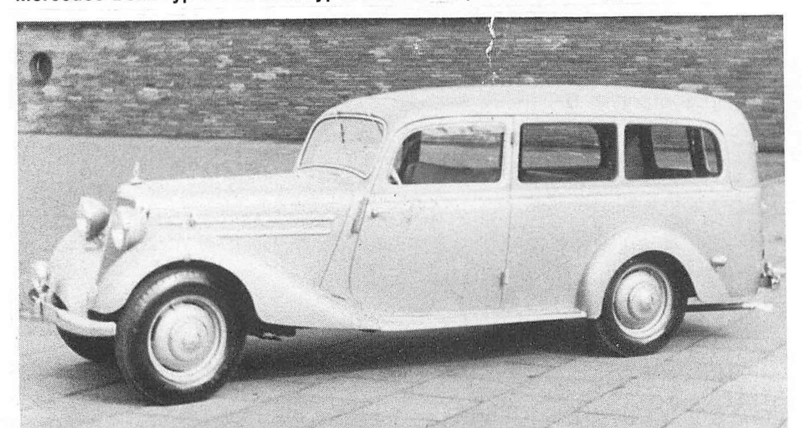
Mercedes-Benz Typ 170 V (1947–1950) bzw. Typ 170 D (1949–1950)



Mercedes-Benz Typ 170 Va bzw. Typ 170 Da (1950–1952)



Mercedes-Benz Typ 170 Vb bzw. Typ 170 Db (1952–1953)
Mercedes-Benz Typ 170 Vb bzw. Typ 170 Db Kombi (Karosserie Lueg) 1952–1953



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser
bzw. Einspritzpumpe
Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie

Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Schmierung

Allgemeine Daten
Radstand
Spur

Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Wendekreis
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

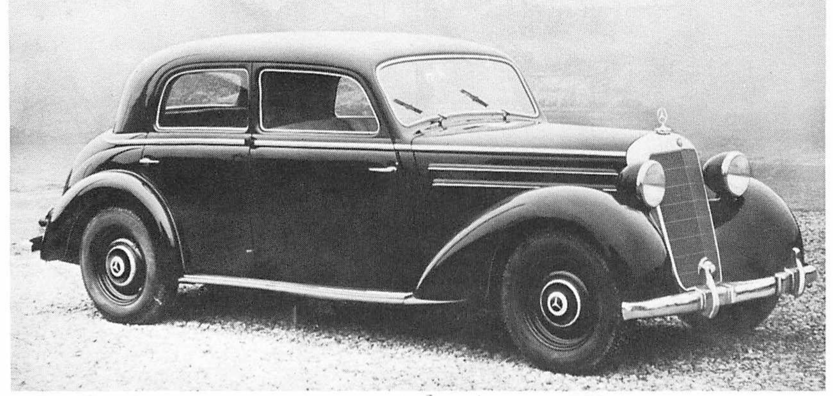
Kraftstofftank

Mercedes-Benz Typ 170 V 1947–1950	Mercedes-Benz Typ 170 D 1949–1950	Mercedes-Benz Typ 170 V 1950–1953	Mercedes-Benz Typ 170 D 1950–1953
Vergasermotor	Dieselmotor	Vergasermotor	Dieselmotor
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
73,5 x 100 mm	73,5 x 100 mm	75 x 100 mm	75 x 100 mm
1697 ccm	1697 ccm	1767 ccm	1767 ccm
38 PS bei 3600 U/min	38 PS bei 3200 U/min	45 PS bei 3600 U/min	40 PS bei 3200 U/min
10 mkg bei 1800 U/min	9,8 mkg bei 2000 U/min	11 mkg bei 1800 U/min	10,3 mkg bei 2000 U/min
1:6. Ab 1949: 1:6,5	1:19	1:6,5	1:19
1 Steigsstromvergaser Solex 30 BFLVS	Bosch Einspritzpumpe Vorkammer-Dieselverfahren	1 Steigstromvergaser Solex 30 BFLVS	Bosch Einspritzpumpe Vorkammer-Dieselverfahren
Seitlich stehend	Hängend	Seitlich stehend	Hängend
Stößel	Stoßstangen und Kipphebel	Stößel	Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
3	3	3	3
Pumpe (9 Liter Wasser)	Pumpe (9 Liter Wasser)	Pumpe (9 Liter Wasser)	Pumpe (9 Liter Wasser)
Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)
6 V 75 Ah (unter Fahrersitz)	2 x 6 V 75 Ah (je 1 unter jedem V'Sitz)	6 V 75 Ah (unter Fahrersitz)	2 x 6 V 75 Ah (je 1 unter jedem V'Sitz)
130 W	130 W	130 W	130 W

Antrieb auf Hinterräder. Einteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 4,025
II. 2,280
III. 1,420
IV. 1,000
4,125

X-Form-Ovalrohr-Rahmen
Ganzstahlkarosserie
2 Querfedern
Pendel-Schwingachse, Schraubenfedern
Schnecke ZF-Roß (14,1:1)

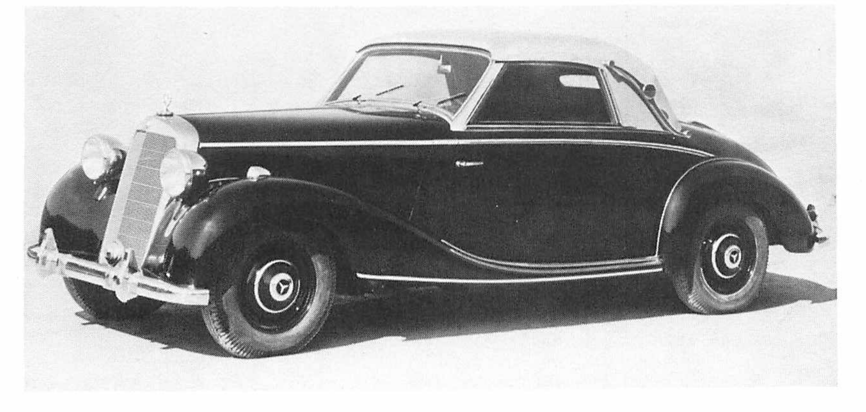
Typ 170 V / 170 D (1947–1950)		Typ 170 V / 170 D (1950–1953)	
Hydraulisch Trommel-∅ 240 mm Bremsfläche 564 cm^2 WV-Eindruck-Zentralschmierung		Hydraulisch Trommel-∅ 240 mm Bremsfläche 736 cm^2 WV-Eindruck-Zentralschmierung	
2845 mm	2845 mm	2845 mm	2845 mm
1310/1296 mm	1310/1296 mm	170 Va: 1310/1342 mm 170 Vb: 1310/1360 mm	170 Da: 1310/1342 mm 170 Db: 1310/1360 mm
4285 x 1580 x 1610 mm	4285 x 1580 x 1610 mm	4285 x 1630 x 1610 mm Kombi: 4450 x 1630 x 1720 mm	4285 x 1630 x 1610 mm Kombi: 4450 x 1630 x 1720 mm
3,50 D x 16	3,50 D x 16	3,50 D x 16	3,50 D x 16
5,50–16	5,50–16	5,50–16	5,50–16
11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter
1160 kg	1250 kg	1185 kg Kombi: 1285 kg	1250 kg Kombi: 1350 kg
1480 kg	1540 kg	1505 kg Kombi: 1605 kg	1565 kg Kombi: 1665 kg
108 km/h	100 km/h	116, Kombi 110 km/h	105, Kombi 100 km/h
		Limousine 34 sec	Limousine: 50 sec
11 Liter	7,5 Liter Diesel	10 Liter Kombi: 11 Liter	7,5 Liter Diesel Kombi: 8 Liter Diesel
42 Liter (im Motorraum)	37 Liter (im Motorraum)	42 Liter (im Motorraum)	37 Liter (im Motorraum)



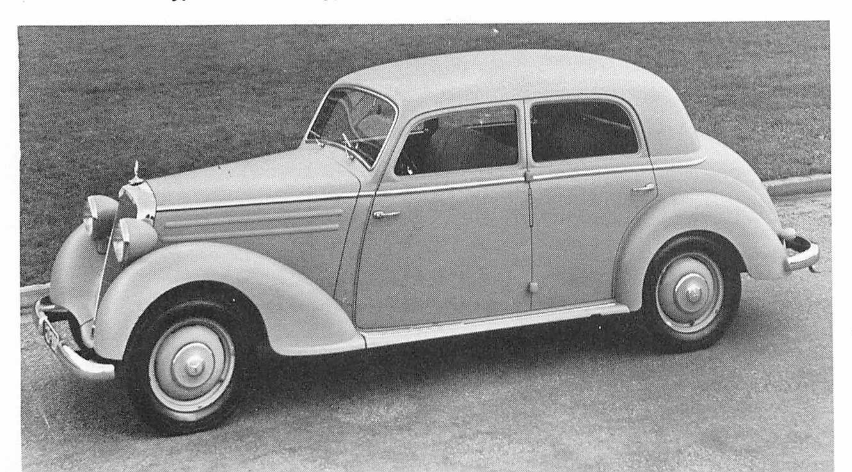
Mercedes-Benz Typ 170 S (1949–1953) bzw. Typ 170 DS (1952–1953)



Mercedes-Benz Typ 170 S Cabriolet B (1950)



Mercedes-Benz Typ 170 S Cabriolet A (1950)
Mercedes-Benz Typ 170 S-V bzw. Typ 170 S-D (1953–1955)



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie

Lichtmaschine

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung

Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Schmierung

Allgemeine Daten
Radstand
Spur

Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Wendekreis
Wagengewicht

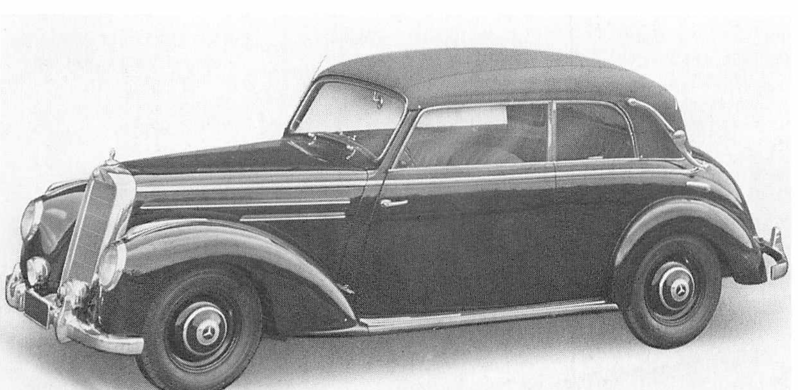
Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

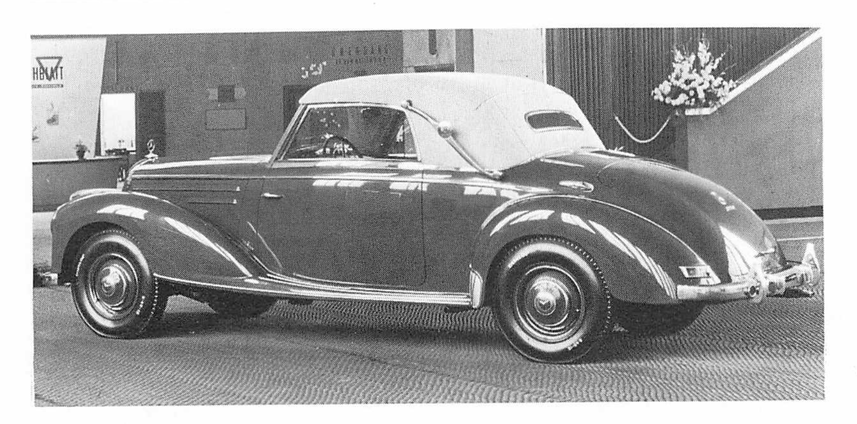
Mercedes-Benz Typ 170 S 1949–1953	Mercedes-Benz Typ 170 DS 1952–1953	Mercedes-Benz Typ 170 S-V 1953–1955	Mercedes-Benz Typ 170 S-D 1953–1955
Vergasermotor	Dieselmotor	Vergasermotor	Dieselmotor
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
75 x 100 mm	75 x 100 mm	75 x 100 mm	75 x 100 mm
1767 ccm	1767 ccm	1767 ccm	1767 ccm
52 PS bei 4000 U/min	40 PS bei 3200 U/min	45 PS bei 3600 U/min	40 PS bei 3200 U/min
11,4 mkg bei 1800 U/min	10,3 mkg bei 2000 U/min	11 mkg bei 1800 U/min	10,3 mkg bei 2000 U/min
1:6,5	1:19	1:6,7	1:19
1 Fallstromvergaser	Bosch Einspritzpumpe	1 Steigstromvergaser	Bosch Einspritzpumpe
Solex 32 PICB	Vorkammer-Dieselverfahren	Solex 30 BFLVS	Vorkammer-Dieselverfahren
Seitlich stehend	Hängend	Seitlich stehend	Hängend
Stößel	Stoßstangen und Kipphebel	Stößel	Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Suplex-Kette	Antrieb durch Stirnräder
170 Sb: durch Duplex-Kette			
3	3	3	3
Pumpe (10,5 Liter Wasser)	Pumpe (10,1 Liter Wasser)	Pumpe (10,5 Liter Wasser)	Pumpe (10,1 Liter Wasser)
Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)
6 V 75 Ah	2 x 6 V 75 Ah	6 V 70 Ah	2 x 6 V 84 Ah
(im Motorraum)	(im Motorraum)	(im Motorraum)	(im Motorraum)
130 W	130 W	130 W	130 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Einteilige Gelenkwelle	Einteilige Gelenkwelle	Einteilige Gelenkwelle	Einteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
170 Sb: Lenkradschaltung			
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV
I. 4,025	I. 4,025	I. 4,025	I. 4,025
II. 2,280	II. 2,280	II. 2,280	II. 2,280
III. 1,420	III. 1,420	III. 1,420	III. 1,420
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000
4,375. 170 Sb: 4,44	4,125	4,125	4,125
X-Form-Ovalrohr-Rahmen. Ganzstahlkarosserie		X-Form-Ovalrohr-Rahmen. Ganzstahlkarosserie	
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		2 Querfedern	
Pendel-Schwingachse, Doppel-Schraubenfedern		Pendel-Schwingachse, Schraubenfedern	
Schnecke (13,9:1), 2,75 Lenkraddrehungen		Schnecke (14,1:1), 2,75 Lenkraddrehungen	
Hydraulisch		Hydraulisch	
Trommel-Ø 240 mm, Bremsfläche 736 cm^2		Trommel-Ø 240 mm, Bremsfläche 736 cm^2	
WV-Eindruck-Zentralschmierung		WV-Eindruck-Zentralschmierung	
2845 mm	2845 mm	2845 mm	2845 mm
1315/1420 mm	1315/1435 mm	1310/1435 mm	1310/1435 mm
170 Sb: 1315/1435 mm			
Limousine u. Cabriolet B:	Limousine:	Limousine:	Limousine:
4455 x 1684 x 1610 mm	4455 x 1684 x 1610 mm	4450 x 1685 x 1590 mm	4450 x 1685 x 1590 mm
Cabriolet A:			
4510 x 1684 x 1560 mm			
4½ K x 15	3,50 D x 16	3,50 D x 16	3,50 D x 16
6,40–15	5,50–16	5,50–16	5,50–16
12 Meter	12 Meter	12 Meter	12 Meter
1220 kg. 170 Sb: 1250 kg	1275 kg	1220 kg	1300 kg
Cabriolet A u. B: 1270 kg			
1540 kg. 170 Sb: 1625 kg	1640 kg	1650 kg	1700 kg
Cabriolet B: 1605 kg			
Cabriolet A: 1530 kg			
122 km/h	105 km/h	115 km/h	105 km/h
32 sec	56 sec	39 sec	56 sec
12 Liter	8,5 Liter Diesel	11,5 Liter	8,5 Liter Diesel
47 Liter (im Heck)	47 Liter (im Heck)	47 Liter (im Heck)	47 Liter (im Heck)



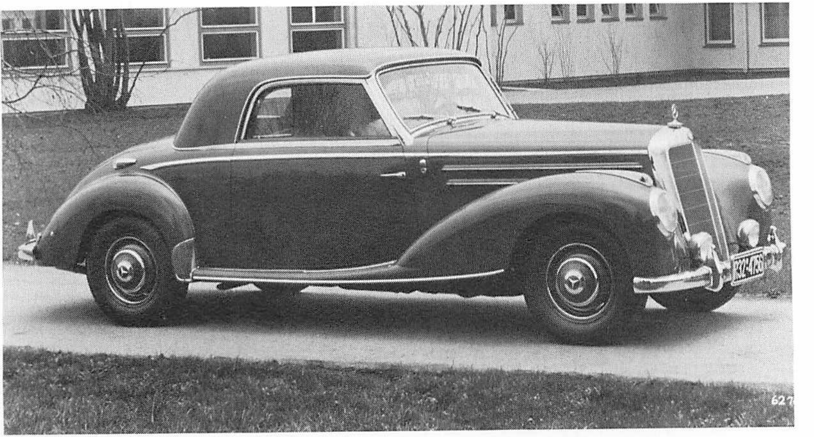
Mercedes-Benz Typ 220
Limousine 4 Türen
1951–1954



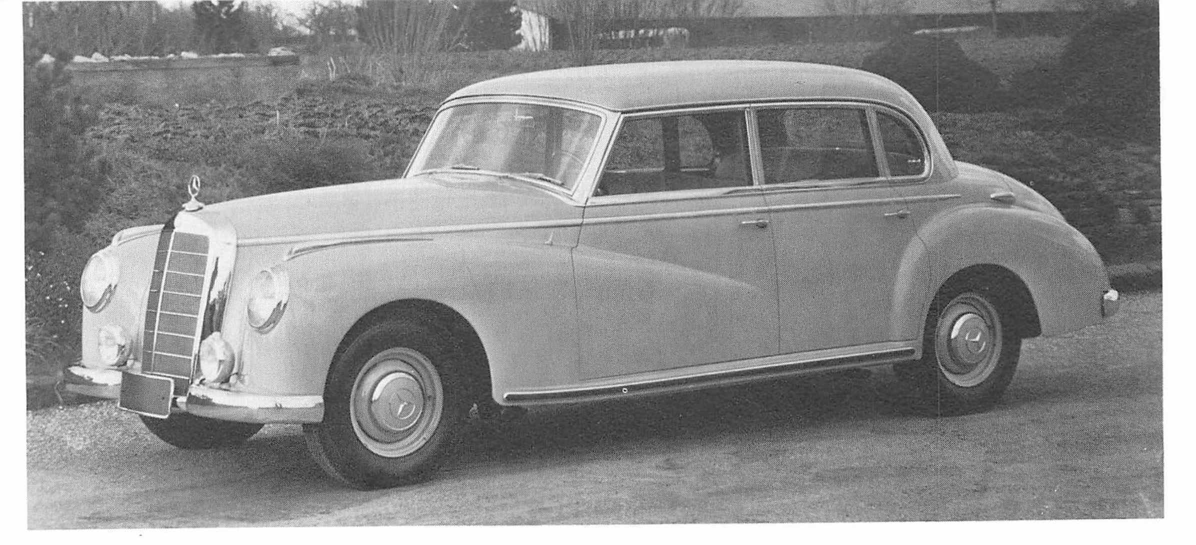
Mercedes-Benz Typ 220
Cabriolet B
1951–1954

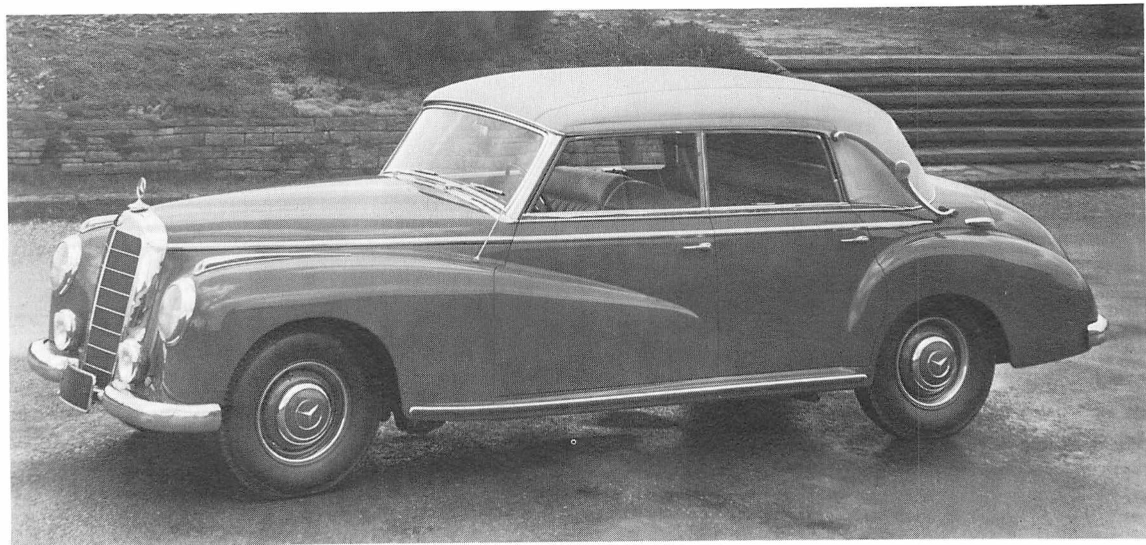


Mercedes-Benz Typ 220
Cabriolet A
1951–1955



Mercedes-Benz Typ 220
Coupé
1954–1955

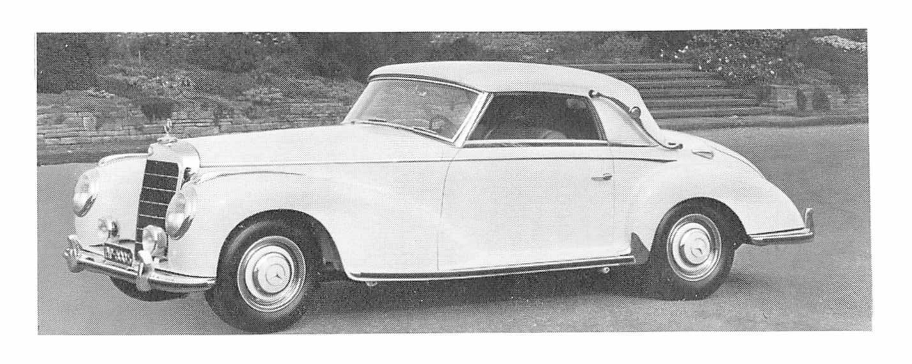





AW 27 · 2014

Mercedes-Benz Typ 300 d Hardtop-Limousine (1957–1961)





Mercedes-Benz Typ 300 S Coupé und Cabriolet A (1952–1957)

	Mercedes-Benz Typ 220 Limousine 1951–1954 Typ 220 Cabriolet 1951–1955	Mercedes-Benz Typ 300 1951–1954
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	80 x 72,8 mm	85 x 88 mm
Hubraum	2195 ccm	2996 ccm
Leistung	80 PS bei 4850 U/min	115 PS bei 4600 U/min
Drehmoment	14,5 mkg bei 2500 U/min	20 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1:6,5	1:6,4
Vergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser
bzw. Einspritzpumpe	Solex 30 PAAJ	Solex 40 PBJC
Ventile	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb Duplex-Kette	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	4	7
Kühlung	Pumpe (15,2 Liter Wasser)	Pumpe (20 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (6 Liter Öl)	Druckumlauf (6,5 Liter Öl)
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)	12 V 50 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	130 W	150 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,68, II. 2,25, III. 1,42, IV. 1,00	I. 2,95, später 3,30, II. 2,13, III. 1,46, IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,44	4,44
Fahrwerk	X-Form-Ovalrohr-Rahmen Ganzstahlkarosserie	X-Form-Ovalrohr-Rahmen Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern, Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Pendel-Schwingachse Doppel-Schraubenfedern	Pendel-Schwingachse Doppel-Schraubenfedern Elektrisch zuschaltbare Drehstabfederung
Lenkung	Schnecke (13,9:1), 2,75 Lenkraddrehungen	Schnecke (17,9:1), 3,3 Lenkraddrehungen Ab 1952: Kugelumlauf (21,4:1), 3,75 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 240 mm, Bremsfläche 736 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 260 mm, Bremsfläche 1270 cm²
Schmierung	WV-Eindruck-Zentralschmierung	WV-Eindruck-Zentralschmierung
Allgemeine Daten		
Radstand	2845 mm	3050 mm
Spur	1315/1435 mm	1480/1525 mm
Gesamtmaße	4507 x 1685 x 1610 mm Cabriolet A: 4538 x 1685 x 1560 mm	4950 x 1838 x 1600 mm
Felgen	4 1/2 K x 15	5 K x 15
Reifen	6,40–15	7,10–15 extra (6 PR)
Wendekreis links/rechts	12 Meter	12,6/13,1 Meter
Wagengewicht	Limousine: 1350 kg Cabriolet B und A: 1440 kg	Limousine: 1780 kg Cabriolet D: 1830 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousine: 1690 kg Cabriolet B: 1785, A: 1680 kg	Limousine: 2135 kg Cabriolet D: 2185 kg
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h. Cabriolet A: 145 km/h	160 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	21 sec	18 sec
Verbrauch/100 km	Limousine 14, Cabriolet 14,5 Liter	16,5 Liter
Kraftstofftank	65 Liter (im Heck)	72 Liter (im Heck)

Mercedes-Benz Typ 300 1954–1955	Mercedes-Benz Typ 300 1955–1957	Mercedes-Benz Typ 300 1957–1962
Vergasermotor		Einspritzmotor
6 (Reihe)		6 (Reihe)
85 x 88 mm		85 x 88 mm
2996 ccm		2996 ccm
125 PS bei 4500 U/min		160 PS bei 5300 U/min
22,5 mkg bei 2600 U/min		24,2 mkg bei 4200 U/min
1:7,4 bis 7,5		1:8,55
2 Register-Fallstromvergaser		Bosch Einspritzpumpe
Solex 32 PAITA bzw. (ab 1952) PAIJAT, beide mit Startautomatik		
Hängend		Hängend
Obenliegende Nockenwelle		Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Duplex-Kette		Antrieb Duplex-Kette
7		7
Pumpe (21 Liter Wasser)		Pumpe (21 Liter Wasser)
Druckumlauf (6,5 Liter Öl)		Druckumlauf (6,5 Liter Öl)
12 V 70 Ah (im Motorraum)		12 V 70 Ah (im Motorraum)
150 W		300 W
Antrieb auf Hinterräder		
Geteilte Kardanwelle		
Einscheibentrockenkupplung		
Lenkradschaltung		
4 Gang		
I–IV		
I. 3,44, II. 2,30, III. 1,53, IV. 1,00		
	Auf Wunsch: Automatic	
	Hydraulischer Drehmomentwandler + 3 Gang-Planetengetriebe	
	I. 2,303, II. 1,435, III. 1,00, Wandler max. 2,1fach	
	Wählhebel unter Lenkrad	
4,67		
X-Form-Ovalrohr-Rahmen		
Ganzstahlkarosserie		
Doppel-Querlenker		
Schraubenfedern, Stabilisator		
Pendel-Schwingachse	Eingelenk-Pendelachse	Eingelenk-Pendelachse
Doppel-Schraubenfedern	Schubstreben, Doppel-Schraubenfedern	Schubstreben, Doppel-Schraubenfedern
Elektr. zuschaltbare Drehstabfederung	Elektr. zuschaltbare Drehstabfederung	Elektr. zuschaltbare Drehstabfederung
Kugelumlauf (21,4:1)	Kugelumlauf (21,4:1)	Kugelumlauf (21,4:1)
3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen
		Ab Sept. 1958 auf Wunsch: Servohilfe
Hydraulisch	Hydraulisch, Servohilfe	Hydraulisch, Servohilfe
Trommel-∅ 260 mm, Bremsfläche 1470 cm^2	Trommel-∅ 260 mm, Bremsfläche 1470 cm^2	Trommel-∅ 260 mm, Bremsfläche 1470 cm^2
WV-Eindruck-Zentralschmierung	WV-Eindruck-Zentralschmierung	WV-Eindruck-Zentralschmierung
3050 mm	3050 mm	3150 mm
1480/1525 mm	1480/1525 mm	1480/1525 mm
5065 x 1838 x 1640 mm	5065 x 1838 x 1600 mm	5190 x 1860 x 1620 mm
5 K x 15	$5^1/_2$ K x 15	$5^1/_2$ K x 15
7,10–15 extra (6 PR)	7,60 S 15 (6 PR)	7,60 S 15 (6 PR)
12,6/13,1 Meter	12,6/13,1 Meter	12,8/13,3 Meter
Limousine: 1780 kg	Limousine: 1860, Automatic 1900 kg	Limousine: 1950, Automatic 1990 kg
Cabriolet D: 1830 kg	Cabriolet D: 1910, Automatic 1950 kg	Cabriolet D: 2000, Automatic 2040 kg
2220 kg	2360 kg	2450 kg
163 km/h	160, Automatic 155 km/h	170, Automatic 165 km/h
17 sec	17, Automatic 18 sec	17, Automatic 18 sec
16 Liter Super	16, Automatic 17 Liter Super	17, Automatic 18 Liter Super
72 Liter (im Heck)	72 Liter (im Heck)	72 Liter (im Heck)





Mercedes-Benz Typ 300 SL Flügeltüren-Coupé (1954–1956)



Mercedes-Benz Typ 300 SL Roadster und Coupé (1957–1962)



Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser bzw.
Einspritzpumpe
Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk

Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Schmierung

Allgemeine Daten
Radstand
Spur
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Mercedes-Benz Typ 300 S 1952–1955	Mercedes-Benz Typ 300 S 1955–1958	Mercedes-Benz Typ 300 SL 1954–1957	Mercedes-Benz Typ 300 SL 1957–1963
Vergasermotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor	
6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)	
		Block um 45° nach links zur Seite geneigt	
85 x 88 mm	85 x 88 mm	85 x 88 mm	
2996 ccm	2996 ccm	2996 ccm	
150 PS bei 5000 U/min	175 PS bei 5400 U/min	215 PS bei 5800 U/min	
23,5 mkg bei 3800 U/min	26 mkg bei 4300 U/min	28 mkg bei 4600 U/min	
1:7,8	1:8,55	1:8,55	
3 Fallstromvergaser	Bosch Einspritzpumpe	Bosch Einspritzpumpe	
Solex 40 PBJC			
Hängend	Hängend	Hängend	
Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	
Antrieb Duplexkette	Antrieb Duplexkette	Antrieb Duplexkette	
7	7	7	
Pumpe (19,5 l Wasser)	Pumpe (20 l Wasser)	Pumpe (25,5 l Wasser)	Pumpe (20 l Wasser)
Druckumlauf (6,5 l Öl)	Trockensumpf (9 l Öl)	Trockensumpf (11 l Öl)	
12 V 50 Ah (Motorraum)	12 V 70 Ah (Motorraum)	12 V 56 Ah (hinter Sitz)	
150 W	300 W	150 W	
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	
Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle		
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Schaltstock Wagenmitte	
4 Gang	4 Gang	4 Gang	
I–IV	I–IV	I–IV	
I. 3,33, später 3,68	I. 3,55	I. 3,34	
II. 2,12, später 2,25	II. 2,30	II. 1,97	
III. 1,46, später 1,42	III. 1,53	III. 1,385	
IV. 1,00	IV. 1,00	IV. 1,00	
4,125	4,44	3,64 oder wahlweise 3,25, 3,42, 3,89, 4,11	
X-Form-Ovalrohr-Rahmen		Stahlrohr-Gitterrahmen	
Ganzstahlkarosserie		Leichtbau-Stahlblech-Karosserie	
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	
Pendel-Schwingachse	Eingelenk-Pendelachse	Pendel-Schwingachse	Eingelenk-Pendelachse
Doppel-Schraubenfedern	Doppel-Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern +
			Ausgleichs-Schraubenfedern
Kugelumlauf (21,4:1)	Kugelumlauf (21,4:1)	Kugelumlauf (17,3:1)	Kugelumlauf (17,3:1)
3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen	3 Lenkraddrehungen	3 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch, Servohilfe	Hydraulisch, Servohilfe	Hydraulisch, Servohilfe
Ab 1964: Servohilfe	Trommel-∅ 260 mm	Trommel-∅ 260 mm	Trommel-∅ 260 mm
Trommel-∅ 260 mm	Bremsfläche 1470 cm²	Bremsfläche 1470 cm²	Bremsfläche 1470 cm²
Bremsfläche 1270 cm²			Ab März 1961: Scheibenbr.
			vorn u. hinten (290 mm ∅)
WV-Zentralschmierung	WV-Zentralschmierung		
2900 mm	2900 mm	2400 mm	2400 mm
1480/1525 mm	1480/1525 mm	1385/1435 mm	1398/1448 mm
4700 x 1860 x 1510 mm	4700 x 1860 x 1510 mm	4520 x 1790 x 1300 mm	4570 x 1790 x 1300 mm
5 K x 15	5 K x 15	5 K x 15	5 K x 15
6,70–15 extra	6,50–15 extra	6,50–15 Supersport	6,70–15 Supersport
12,2/12,7 Meter	12,2/12,7 Meter	11,4/11,4 Meter	11,4/11,4 Meter
1760 kg	1780 kg	1310 kg	Roadster 1420 kg
			mit Coupédach 1460 kg
2000 kg	2020 kg	1555 kg	1560 kg
			Ab März 1961: 1660 kg
176 km/h	180 km/h	H'Achse 3,64: 235 km/h	220 bis 250 km/h
		H'Achse 3,42: 250 km/h	je nach Hinterachse
		H'Achse 3,25: 260 km/h	
15 sec	14 sec	10 sec	10 sec
17 Liter Super	17 Liter Super	17 Liter Super	17 Liter Super
85 Liter (im Heck)	85 Liter (im Heck)	130 Liter (im Heck)	100 Liter (im Heck)



Mercedes-Benz
Typ 180
1953–1958
Typ 180 D
1954–1958

Mercedes-Benz Typ 180 (1953–1962)
Mercedes-Benz Typ 180 D (1954–1962)
Mercedes-Benz Typ 190 (1956–1961)
Mercedes-Benz Typ 190 D (1958–1961)

Typ 180: Neues Modell mit Pontonkarosserie, Seitenventilmotor vom Typ 170 Sb übernommen; gebaut von September 1953 bis August 1957. Typ 180 a: Leistungsmäßig reduzierter Hängeventilmotor des ein Jahr vorher eingeführten Typs 190; ab April 1958 Ausstellfenster an Vordertüren; gebaut von Juni 1957 bis Juli 1959. Typ 180 b: Breiter Kühler, Stoßstange ohne Hörner; gebaut von Juli 1959 bis August 1961. Typ 180 c: Ventilmechanismus geändert; gebaut von Juni 1961 bis Oktober 1962. Gesamtzahl: 118234 Wagen.

Typ 180 D: Unterscheidet sich vom Typ 180 und 180 a nur durch den vom Typ 170 DS bzw. 170 S-D übernommenen Dieselmotor und die kürzere Hinterachs-Übersetzung; ab April 1958 Ausstellfenster an Vordertüren; gebaut von Oktober 1953 bis Juli 1959. Typ 180 Db: Breiter Kühler, Stoßstange ohne Hörner; gebaut von Juli 1959 bis August 1961. Typ 180 Dc: 2 Liter-Dieselmotor; gebaut von Juli 1961 bis Oktober 1962. Gesamtzahl: 152383 Wagen.

Typ 190: Gleiche Karosserie und gleiches Fahrwerk wie Typ 180, jedoch neuer Hängeventilmotor und bessere Ausstattung; dicke Chromleiste um Gürtellinie; gebaut von März 1956 bis August 1959. Typ 190 b: Breiter Kühler, Stoßstange ohne Hörner; gebaut von Juli 1959 bis August 1961. Gesamtzahl: 89808 Wagen.

Typ 190 D: Unterscheidet sich vom Typ 190 nur durch den neuen 1,9 Liter-Kurzhub-Dieselmotor; gebaut von September 1958 bis August 1959. Typ 190 Db: Breiter Kühler, Stoßstange ohne Hörner; gebaut von August 1959 bis August 1961. Gesamtzahl: 81938 Wagen.

In kleiner Zahl wurden Kombiwagen mit 4 Türen vom Karosseriewerk Christian Miesen (Bonn) und von der Karosseriefabrik Binz & Co. (Lorch/Württ.) geliefert. Von den

entsprechenden Limousinen abweichende Daten: Reifen 6,70–13 extra; höheres Gewicht; Nutzlast 650 kg; Gesamtmaße Kombi Miesen 4425x1740x1700 mm bzw. Kombi Binz 4446x1740x1600 mm.

Mercedes-Benz Typ 190 SL (1955–1962)

Prototyp vorgestellt Februar 1954 in Amerika. Gebaut ab Mai 1955 bis Februar 1963. Sportlicher, sehr elegant gezeichneter Zweisitzer, aus dem Typ 180 entwickelt. Neuer Motor, der später mit reduzierter Leistung für den Typ 190 verwendet wurde. Ab September 1959 Coupédach mit großem Heckfenster. Gesamtzahl: 25881 Wagen. Preise:

Roadster 2 Sitze, mit Verdeck	DM 16500,–
Roadster 2 Sitze, mit Verdeck und Coupédach	DM 17650,–

Mercedes-Benz Typ 220 (1954–1956)
Mercedes-Benz Typ 219 (1956–1959)
Mercedes-Benz Typ 220 S (1956–1959)
Mercedes-Benz Typ 220 SE (1958–1960)

Typ 220 a: Fahrwerk und Karosserie im Stil des Typs 180. Vorgestellt März 1954, gebaut von Juli 1954 (Cabriolet A/C von September 1955) bis April 1956. Gesamtzahl: 25937 Wagen.

Typ 219: Einfachere Ausführung des gleichzeitig laufenden Typs 220 S. Gebaut ab März 1956 bis Juli 1959. Gesamtzahl: 27845 Wagen.

Typ 220 S: Nachfolger des Typs 220 a. Limousine und Cabriolet A/C ab März 1956 (Coupé ab Oktober 1956) bis August 1959. Gesamtzahl: 55279 Limousinen sowie 3429 Coupés und Cabriolets.

Typ 220 SE: Unterscheidet sich vom Typ 220 S nur durch die Kraftstoffeinspritzung. Gebaut von Oktober 1958 bis August 1959. Von August 1959 bis November 1960 wurden Coupé und Cabriolet noch in kleiner Stückzahl mit dem 120 PS-Motor des Typs 220 SEb weitergebaut. Gesamtzahl: 1974 Limousinen sowie 1942 Coupés und Cabriolets.

Preise	**180**	**180 D**	**190**	**190 D**
Limousine 4 Türen				
1953/54	DM 9950,–	–	–	–
1954/55	DM 9450,–	DM 10300,–	–	–
1956	DM 8760,–	DM 9850,–	DM 9450,–	–
1956–1958	DM 8760,–	DM 9450,–	DM 9450,–	–
1958–1961	DM 8760,–	DM 9450,–	DM 9450,–	DM 9950,–
ab August 1961	DM 8950,–	DM 9450,–	–	–
ab April 1962	DM 9350,–	DM 9850,–	–	–
Kombi 4 Türen (Miesen)	DM 13220,–	DM 13720,–	DM 13970,–	DM 14470,–
Kombi 4 Türen (Binz)	DM 12000,–	DM 12500,–	DM 12750,–	DM 13250,–

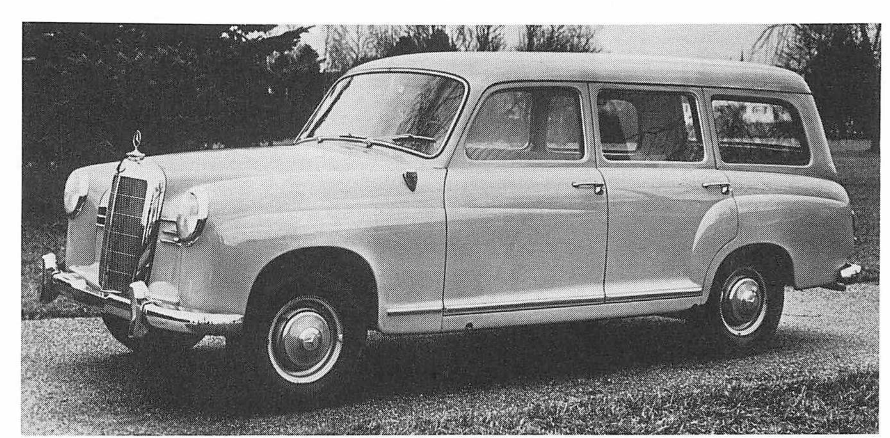
Preise	**220**	**219**	**220 S**	**220 SE**
Limousine 4 Türen	DM 12500,–	DM 10500,–	DM 12500,–	DM 14400,–
Cabriolet A/C	DM 21500,–	–	DM 21500,–	DM 23400,–
Coupé 4 Sitze	–	–	DM 21500,–	DM 23400,–



Mercedes-Benz
Typ 180 a
Typ 180 Da
1958–1959



Mercedes-Benz
Typ 180 b
Typ 180 c
Typ 180 Db
Typ 180 Dc
1959–1962



Mercedes-Benz
Typ 180 Kombi
Typ 180 D Kombi
(Karosserie Binz)
1954–1959



Mercedes-Benz
Typ 180 Kombi
Typ 180 D Kombi
(Karosserie Miesen)
1954–1959



Mercedes-Benz
Typ 190
1956–1961
Typ 190 D
1958–1961

Mercedes-Benz
Typ 190 SL
Roadster
1955–1962





Mercedes-Benz
Typ 190 SL
Roadster mit
Coupédach
1955–1959

Mercedes-Benz
Typ 190 SL
Roadster mit
Coupédach
1959–1962



	Mercedes-Benz Typ 180 D 1953–1961	Mercedes-Benz Typ 180 D 1961–1962	Mercedes-Benz Typ 190 D 1958–1961
Motor	Vorkammer-Dieselmotor	Vorkammer-Dieselmotor	Vorkammer-Dieselmotor
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	75 x 100 mm	87 x 83,6 mm	85 x 83,6 mm
Hubraum	1767 ccm	1988 ccm	1897 ccm
Leistung	40 PS bei 3200 U/min Ab Sept. 1955: 43 PS bei 3500 U/min	48 PS bei 3800 U/min	50 PS bei 4000 U/min
Drehmoment	10,3 mkg bei 2000 U/min	11,0 mkg bei 2200 U/min	11,0 mkg bei 2200 U/min
Verdichtung	1:19	1:21	1:21
Vergaser bzw. Einspritzpumpe	Bosch Einspritzpumpe	Bosch Einspritzpumpe	Bosch Einspritzpumpe
Ventile	Hängend Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	3	3	3
Kühlung	Pumpe (8,6 Liter Wasser)	Pumpe (9,3 Liter Wasser)	Pumpe (9,3 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)
Batterie	12 V 84 Ah (im Motorraum)	12 V 66 Ah (im Motorraum)	12 V 84 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	160 W	160 W	160 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,05 II. 2,38 III. 1,53 IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,70 (37:10)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendel-Schwingachse Ab Sept. 1955: Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern
Lenkung	Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 816 cm² Typ 180 Db: Bremsfläche 1064 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 1064 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 1064 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	2650 mm	2650 mm	2650 mm
Spur	1430/1475 mm	1430/1475 mm	1430/1475 mm
Gesamtmaße	4485 x 1740 x 1560 mm	4485 x 1740 x 1560 mm	4485 x 1740 x 1560 mm Typ 190 Db: 4500 x 1740 x 1560 mm
Felgen	Fünfloch 4½ K x 13	Fünfloch 4½ K x 13	Fünfloch 4½ K x 13
Reifen	6,40–13	6,40–13	6,40–13
Wendekreis	11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter
Wagengewicht	1220 kg	1220 kg	1250 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1650 kg	1660 kg	1660 kg
Höchstgeschwindigkeit	112 km/h. 43 PS: 115 km/h	120 km/h	126 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	39 sec. 43 PS: 37 sec	36 sec	29 sec
Verbrauch/100 km	8 Liter Diesel	8 Liter Diesel	8,5 Liter Diesel
Kraftstofftank	56 Liter (im Heck)	56 Liter (im Heck)	56 Liter (im Heck)

Mercedes-Benz Typ 180 1953–1957	Mercedes-Benz Typ 180 1957–1962	Mercedes-Benz Typ 190 1956–1961	Mercedes-Benz Typ 190 SL 1955–1963
Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
75 x 100 mm	85 x 83,6 mm	85 x 83,6 mm	85 x 83,6 mm
1767 ccm	1897 ccm	1897 ccm	1897 ccm
52 PS bei 4000 U/min	65 PS bei 4500 U/min Typ 180 b: 68 PS bei 4400 U/min	75 PS bei 4600 U/min Typ 190 b: 80 PS bei 4800 U/min	105 PS bei 5700 U/min
11,4 mkg bei 1800 U/min	13,0 mkg bei 2200 U/min Typ 180 b: 13,2 mkg bei 2500 U/min	13,9 mkg bei 2800 U/min Typ 190 b: 14,2 mkg bei 2800 U/min	14,5 mkg bei 3200 U/min
1:6,7	1:6,8. Typ 180 b: 1:7,0	1:7,5. Typ 190 b: 1:8,5	1:8,5. Ab Sept. 1959: 1:8,8
1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB bzw. ab Typ 180 b: Solex 34 PICB	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 PAITA	2 Register-Fallstromvergaser Solex 44 PHH
Seitlich stehend	Hängend	Hängend	Hängend
Seitliche Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette
3	3	3	3
Pumpe (9 Liter Wasser)	Pumpe (9 Liter Wasser)	Pumpe (9,3 Liter Wasser)	Pumpe (10 Liter Wasser)
Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)	Druckumlauf (4 Liter Öl)
6 V 70 Ah (im Motorraum) Ab Sept. 1955: 6 V 84 Ah	12 V 56 Ah (im Motorraum)	12 V 56 Ah (im Motorraum)	12 V 56 Ah (im Motorraum)
130 W. Ab Sept. 1955: 160 W	160 W	160 W	160 W
Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle			
Einscheibentrockenkupplung			
Lenkradschaltung			Schaltstock Wagenmitte
4 Gang			4 Gang
I–IV			I–IV
I. 4,05			I. 3,52
II. 2,38			II. 2,32
III. 1,53			III. 1,52
IV. 1,00			IV. 1,00
3,89 (35:9)	3,90 (39:10)	4,10	3,90
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator			
Pendel-Schwingachse Ab Sept. 1955: Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern
Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen	Kugelumlauf (18,5:1) 3,5 Lenkraddrehungen
Hydraulisch Trommel-Ø 230 mm Bremsfläche 816 cm²	Hydraulisch Trommel-Ø 230 mm Bremsfläche 816 cm² Ab Typ 180 b: Bremsfläche 1064 cm² Auf Wunsch: Servohilfe	Hydraulisch Trommel-Ø 230 mm Bremsfläche 1064 cm² Auf Wunsch: Servohilfe	Hydraulisch Trommel-Ø 230 mm Bremsfläche 1064 cm² Auf Wunsch bzw. ab Mai 1956 Serie: Servohilfe
2650 mm	2650 mm	2650 mm	2400 mm
1430/1475 mm	1430/1475 mm	1430/1475 mm	1430/1475 mm
4485 x 1740 x 1560 mm	4485 x 1740 x 1560 mm	4485 x 1740 x 1560 mm Typ 190 b: 4500 x 1740 x 1560 mm	4220 x 1740 x 1320 mm
Fünfloch 4¹/₂ K x 13	Fünfloch 4¹/₂ K x 13	Fünfloch 4¹/₂ K x 13	5 K x 13
6,40–13	6,40–13	6,40–13	6,40–13 Sport
11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter	11 Meter
1180 kg Ab Sept. 1955: 1200 kg	1210 kg	1240 kg	Roadster 1160 kg Coupédach + 20 kg
1600 kg	1615 kg	1650 kg	1400 kg. Ab 1961: 1440 kg
126 km/h	136 km/h	139 km/h. Typ 190 b: 144 km/h	171 km/h
31 sec	21 sec	20,5 sec. Typ 190 b: 19 sec	14,5 sec
11,5 Liter	10,5 Liter	11,5 Liter Super	12,5 Liter Super
56 Liter (im Heck)	56 Liter (im Heck)	56 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)



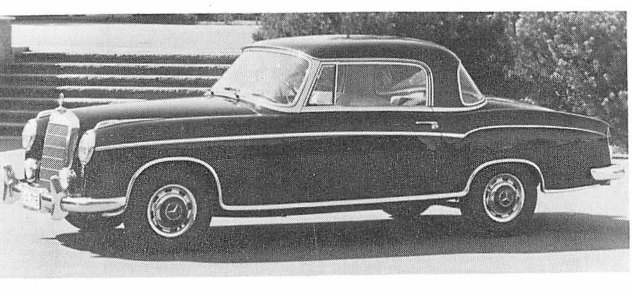
Mercedes-Benz
Typ 220 a
Limousine
1954–1956



Mercedes-Benz
Typ 219
Limousine
1956–1959

Mercedes-Benz
Typ 220 S
1956–1959
Typ 220 SE
1958–1959





Mercedes-Benz
Typ 220 S
Typ 220 SE
Coupé
1957–1960

Mercedes-Benz
Typ 220
Typ 220 S
Typ 220 SE
Cabriolet A/C
1955–1960



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung

Drehmoment

Verdichtung
Vergaser
bzw. Einspritzpumpe
Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung

Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen
Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand

Spur vorn/hinten
Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts

Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

<table>
<tr><th>Mercedes-Benz
Typ 220
1954–1956</th><th>Mercedes-Benz
Typ 219
1956–1959</th><th>Mercedes-Benz
Typ 220 S
1956–1959</th><th>Mercedes-Benz
Typ 220 SE
1958–1960</th></tr>
<tr><td>Vergasermotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
85 PS bei 4800 U/min

16 mkg bei 2400 U/min

1:7,6
1 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 32 PAATJ</td><td>Vergasermotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
85 PS bei 4800 U/min
Ab August 1957:
90 PS bei 4800 U/min
16 mkg bei 2400 U/min
Ab August 1957:
17 mkg bei 2400 U/min
1:7,6. Ab Aug. 1957: 1:8,7
1 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 32 PAATJ</td><td>Vergasermotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
100 PS bei 4800 U/min
Ab August 1957:
106 PS bei 5200 U/min
16,5 mkg bei 3500 U/min
Ab August 1957:
17,5 mkg bei 3500 U/min
1:7,6. Ab Aug. 1957: 1:8,7
1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32 PAJTA</td><td>Einspritzmotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
115 PS bei 4800 U/min

19 mkg bei 3800 U/min

1:8,7
Bosch Zweistempel-
Einspritzpumpe</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hängend. Obenliegende Nockenwelle. Antrieb durch Duplexkette
4
Pumpe (11,3 Liter Wasser)
Druckumlauf (6 Liter Öl)
12 V 42 Ah. Ab Sept. 1955: 12 V 56 Ah (im Motorraum)
160 W. Typ 220 SE: 240 W

Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Ab August 1957 auf Wunsch: Kupplungsautomat „Hydrak“
Lenkradschaltung
4 Gang
I–IV
I. 3,52 (Typ 220 anfangs 3,40), II. 2,32, III. 1,52, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>4,11 (37:9), zuletzt 4,10</td><td>4,10. Ab Aug. 1957: 3,90</td><td>4,10 (41:10)</td><td>4,10 (41:10)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern
Kugelumlauf (21,4:1), 4 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Ab Sept. 1955: Servohilfe</td><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Auf Wunsch: Servohilfe</td><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Servohilfe</td><td>Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Limousine: 2820 mm
Cabriolet A/C: 2700 mm
1430/1470 mm
4715 x 1740 x 1560 mm
Cabriolet A/C:
4670 x 1760 x 1530 mm
5 K x 13
6,70–13
Limousine: 11,7 Meter
Cabriolet A/C: 11,4 Meter
Limousine: 1300 kg
Cabriolet A/C: 1445 kg

Limousine: 1730 kg
Cabriolet A/C: 1790 kg
150, Cabr. A/C 155 km/h
19 sec
13,5 Liter Super
Cabriolet A/C:
14 Liter Super
64 Liter (im Heck)</td><td>Limousine: 2750 mm

1430/1470 mm
4680 x 1740 x 1560 mm

5 K x 13
6,40–13
Limousine: 11,5 Meter

Limousine: 1290 kg

Limousine: 1710 kg

148 km/h
17 sec
14,5 Liter Super
Ab August 1957:
13,5 Liter Super
56 Liter (im Heck)</td><td>Limousine: 2820 mm
Cabr. A/C u. Coupé: 2700 mm
1430/1470 mm
4750 x 1740 x 1560 mm
Cabriolet A/C und Coupé:
4670 x 1765 x 1530 mm
5 K x 13
6,70–13 Sport
Limousine: 11,7 Meter
Cabr. u. Coupé: 11,4 Meter
Limousine: 1350 kg
Coupé: 1410 kg
Cabriolet A/C: 1450 kg
Limousine: 1790 kg
Cabr. A/C u. Coupé: 1815 kg
160 km/h
17 sec
13,5 Liter Super
Cabriolet A/C und Coupé:
14 Liter Super
64 Liter (im Heck)</td><td>Limousine: 2820 mm
Cabr. A/C u. Coupé: 2700 mm
1430/1470 mm
4750 x 1740 x 1560 mm
Cabriolet A/C und Coupé:
4670 x 1765 x 1530 mm
5 K x 13
6,70–13 Sport
Limousine: 11,7 Meter
Cabr. u. Coupé: 11,4 Meter
Limousine: 1370 kg
Coupé: 1430 kg
Cabriolet A/C: 1470 kg
Limousine: 1810 kg
Cabr. A/C u. Coupé: 1815 kg
160 km/h
15 sec
13 Liter Super
Cabriolet A/C und Coupé:
13,5 Liter Super
62 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

Mercedes-Benz Typ 220 (1959–1965)
Mercedes-Benz Typ 220 S (1959–1965)
Mercedes-Benz Typ 220 SE (1959–1965)
Mercedes-Benz Typ 300 SE (1961–1965)

Typ 220 b: Nachfolger des Typs 219. Entspricht bis auf geringere Motorleistung und einfachere Ausstattung dem Typ 220 Sb. Ab August 1963 Scheibenbremsen und Zweikreis-Hydraulik. Ab August 1962 Automatic lieferbar. Gebaut wurden ab August 1959 bis August 1965 insgesamt 69691 Wagen.

Typ 220 Sb: Leittyp einer neuen Modellgeneration, gekennzeichnet durch Einheitskarosserie für das gesamte Programm. Die neue Karosserie, zu ihrer Zeit von bestechender Eleganz, und insbesondere der Typ 220 S fanden enormen Anklang. Ab August 1962 Automatic lieferbar. Ab April 1962 Scheibenbremsen. Ab August 1963 Zweikreis-Hydraulik. Gebaut wurden ab August 1959 bis August 1965 insgesamt 161119 Wagen.

Typ 220 SEb: Unterscheidet sich vom Typ 220 Sb durch den Einspritzmotor sowie durch einen beträchtlich höheren Kaufpreis, der kaum in einem angemessenen Verhältnis zu der geringen Mehrleistung steht. Limousine seit August 1959, Coupé seit Februar 1961, Cabriolet seit September 1961 auf dem Markt. Gebaut wurden bis August 1965 insgesamt 66086 Limousinen sowie 16902 Coupés und Cabriolets.

Typ 300 SE: Unterscheidet sich vom Typ 220 SE durch Dreiliter-Leichtmetall-Motor, Luftfederung und zusätzliche Ausstattungsmerkmale, wozu auch überreicher Chromzierrat gehört. Wird als Limousine seit April 1961, als Coupé und Cabriolet seit Februar 1962, als Limousine lang seit März 1963 gebaut. Bis Juli 1965 kamen 5202 normale und 1546 lange Limousinen, bis Dezember 1967 ferner 3127 Coupés und Cabriolets zur Auslieferung. Coupé und Cabriolet hatten ab August 1965 verstärkte Hinterachse und Bremskraftregler erhalten.

Mercedes-Benz Typ 190 (1961–1965)
Mercedes-Benz Typ 190 D (1961–1965)
Mercedes-Benz Typ 200 (1965–1968)
Mercedes-Benz Typ 200 D (1965–1968)

Typ 190 c: Unter allen Vierzylinder-Modellen, die Mercedes-Benz vorher und danach bis heute gebaut hat, gelang beim Typ 190 c das bisherige Optimum eines möglichst günstigen Kompromisses zwischen Geräumigkeit, Komfort, Leistung und Wirtschaftlichkeit. Karosserie und Fahrwerk wie Typ 220 S, jedoch kürzere Motorhaube, runde Scheinwerfer, einfache Stoßstangen und bescheidenere Ausstattung. Ab August 1962 Automatic lieferbar. Ab August 1963 Scheibenbremsen und Zweikreis-Hydraulik. Gebaut wurden ab April 1961 bis August 1965 insgesamt 130554 Wagen.

Typ 190 Dc: Unterscheidet sich vom Typ 190 c nur durch den Dieselmotor. Seit August 1963 ebenfalls mit Scheibenbremsen und Zweikreis-Hydraulik. Ab Herbst 1963 mit Automatic lieferbar. Gebaut wurden ab Juni 1961 bis August 1965 insgesamt 225645 Wagen.

Typ 200: Unterscheidet sich vom Typ 190 c durch größeren Motor mit 2 Vergasern, größeren Tank, Dauerentlüftung am hinteren Dachträger sowie durch ansehnlichere Heckverzierungen. Hat gegenüber dem Vorgänger zwar etwas an Leistung gewonnen, dafür aber auch deutlich an Sparsamkeit verloren. Gebaut wurden von Juli 1965 bis Februar 1968 insgesamt 70207 Wagen.

Typ 200 D: Gleicher Motor wie Typ 190 Dc, ansonsten gleiche Änderungen wie beim Typ 200. Gebaut wurden von Juli 1965 bis Februar 1968 insgesamt 161618 Wagen.

Ab Mai 1967 war Typ 200 D auch als überlange 7 Sitzer-Limousine lieferbar, bestimmt als Taxi oder Mietwagen, Hotel- oder Flugplatz-Zubringer, für Gruppenfahrten usw. Mit Zweiliter-Dieselmotor absolut untermotorisiertes Fahrzeug.

In kleiner Zahl fertigten das Karosseriewerk Christian Miesen (Bonn) und die Karosseriefabrik Binz & Co. (Lorch/Württ.) Kombiwagen der Typen 190, 190 D, 200 und 200 D an. Abweichende Daten: Reifen 7,00–15 L (6 PR). Gesamtmaße 4730x1795x1580 mm. Wagengewicht 1380 kg (Diesel 1420 kg), zuläss. Gesamtgewicht 2080 kg (Diesel 2130 kg). Ferner gab es 1966/67 im offiziellen Verkaufsprogramm den Typ 200, 200 D, 230 und 230 S Universal, ein in Zusammenarbeit mit dem belgischen Montagewerk IMA hergestellter Kombiwagen.

Mercedes-Benz Typ 230 (1965–1968)
Mercedes-Benz Typ 230 S (1965–1968)

Typ 230: Nachfolger des Typs 220, jedoch auf 2,3 Liter aufgebohrter Motor und kurze Motorhaube. Vom Sechszylinder-Motor abgesehen gleicher Wagen wie Typ 200. Produktionsbeginn Juli 1965. Ab Juli 1966 gleicher Motor wie Typ 230 S. Gebaut wurden bis Februar 1968 insgesamt 40258 Wagen.

Typ 230 S: Äußerlich gleicher Wagen wie bisheriger Typ 220 S, jedoch auf 2,3 Liter aufgebohrter Motor, einfachere Innenausstattung und Hartglas- statt Verbundglas-Frontscheibe. Prestigewert im Hinblick auf inzwischen angebotenen Typ 250 S geringer als beim Vormodell. Gebaut wurden von Juli 1965 bis Januar 1968 insgesamt 41107 Wagen. (Von 1959 bis 1968 wurden insgesamt 972933 Limousinen mit der Einheitskarosserie ausgeliefert.)

Preise		190	190 D	220	220 S	220 SE	300 SE
Limousine 4 Türen	1959–1961	DM –	–	11500,–	13250,–	14950,–	–
	1961–1962	DM 9950,–	10450,–	11500,–	13250,–	14950,–	23100,–
	1962–1965	DM 10600,–	11100,–	12160,–	13750,–	15400,–	23100,–
Limousine (lang)	1963–1965	DM –	–	–	–	–	26400,–
Coupé 4 Sitze	1961–1965	DM –	–	–	–	23500,–	31350,–
Cabriolet 4 Sitze	1961–1965	DM –	–	–	–	25500,–	33350,–
Kombi 4 Türen (Miesen)	1962–1965	DM 15000,–	15500,–	–	–	–	–
Kombi 4 Türen (Binz)	1962–1965	DM 15000,–	15500,–	–	–	–	–
		200	200 D	230	230 S		
Limousine 4 Türen	1965–1968	DM 11000,–	11500,–	11950,–	14000,–		
Limousine 7 Sitze	1967	DM –	15650,–	–	–		
„Universal" Kombi 4 Türen	1966–1967	DM 14750,–	15400,–	15900,–	18600,–		
Kombi 4 Türen (Miesen)	1965–1968	DM 15500,–	16000,–	–	–		
Kombi 4 Türen (Binz)	1965–1968	DM 15500,–	16000,–	–	–		

Aufpreise: Automatic + DM 1400,–, Servolenkung (außer 300 SE) + DM 550,–, Stahl-Schiebedach + DM 550,–.



Mercedes-Benz
Typ 190 c
Typ 190 Dc
1961–1965



Mercedes-Benz
Typ 190 c Kombi
Typ 190 Dc Kombi
(Karosserie Binz)
1961–1965

Mercedes-Benz
Typ 190 c Kombi
Typ 190 Dc Kombi
(Karosserie Miesen)
1961–1965





Mercedes-Benz
Typ 200
Typ 200 D
Typ 230
1965–1968

Mercedes-Benz
Typ 200 Universal
Typ 200 D Universal
Typ 230 Universal
1966–1967



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße
Felgen

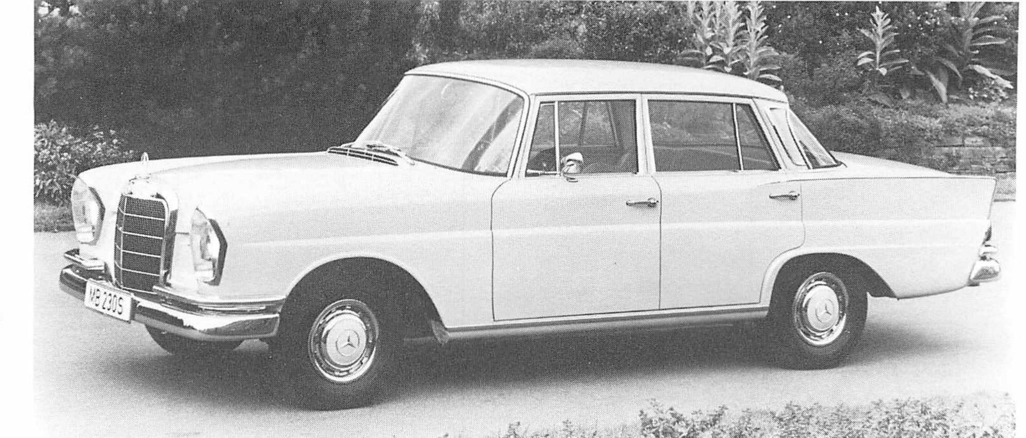
Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

<table>
<tr><th>Mercedes-Benz
Typ 220
1959–1965</th><th>Mercedes-Benz
Typ 220 S
1959–1965</th><th>Mercedes-Benz
Typ 220 SE
1959–1965</th><th>Mercedes-Benz
Typ 220 SE
Coupé und Cabriolet
1961–1965</th></tr>
<tr><td>Vergasermotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
95 PS bei 4800 U/min
17,2 mkg bei 3200 U/min
1:8,7
2 Fallstromvergaser
Solex 34 PJCB</td><td>Vergasermotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
110 PS bei 5000 U/min
17,5 mkg bei 3500 U/min
1:8,7
2 Register-Fallstromvergaser
Solex 34 PAJTA
Ab Juli 1963:
Solex 35/40 INAT
mit Startautomatik</td><td>Einspritzmotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
120 PS bei 4800 U/min
19,3 mkg bei 3900 U/min
1:8,7
Bosch Zweistempel-
Einspritzpumpe</td><td>Einspritzmotor
6 (Reihe)
80 x 72,8 mm
2195 ccm
120 PS bei 4800 U/min
19,3 mkg bei 3900 U/min
1:8,7
Bosch Zweistempel-
Einspritzpumpe</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hängend. Obenliegende Nockenwelle. Antrieb durch Duplexkette
4
Pumpe (11,4 Liter Wasser)
Druckumlauf (5,5 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>12 V 52 Ah (Motorraum)</td><td>12 V 52 Ah (Motorraum)</td><td>12 V 60 Ah (Motorraum)</td><td>12 V 60 Ah (Motorraum)</td></tr>
<tr><td colspan="4">240 W</td></tr>
<tr><td colspan="4">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung. Auf Wunsch bis 1961: Kupplungsautomat „Hydrak“
Limousinen: Lenkrad- oder ab Okt. 1964 Mittelschaltung. Coupé und Cabriolet: Mittelschaltung
4 Gang
I–IV
I. 3,64, II. 2,36 bzw. (ab 1962) 2,28, III. 1,53, IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad
Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe
I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>3,90</td><td>4,10</td><td>4,10</td><td>4,10</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern, Ausgleichs-Schraubenfeder
Auf Wunsch ab Sommer 1963: Zusätzliche Luftfederung
Limousinen: Kugelumlauf (21,4:1), 3,75 Lenkraddrehungen
Coupé und Cabriolet: Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen
Alle Modelle auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Hydraulisch
Auf Wunsch: Servohilfe
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Ab August 1963:
Zweikreis-Hydraulik
Servohilfe
Scheibenbr. vorn (253 mm ∅)</td><td>Hydraulisch
Servohilfe
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Ab April 1962:
Scheibenbr. vorn (253 mm ∅)
Ab August 1963:
Zweikreis-Hydraulik</td><td>Hydraulisch
Servohilfe
Trommel-∅ 230 mm
Bremsfläche 1064 cm²
Ab April 1962:
Scheibenbr. vorn (253 mm ∅)
Ab August 1963:
Zweikreis-Hydraulik</td><td>Hydraulisch
Servohilfe
Scheibenbr. vorn (253 mm ∅)
Trommelbr. hint. (230 mm ∅)
Ab August 1963:
Zweikreis-Hydraulik</td></tr>
<tr><td>2750 mm</td><td>2750 mm</td><td>2750 mm</td><td>2750 mm</td></tr>
<tr><td>1470/1485 mm bzw. (ab Aug. 1963) 1482/1485 mm</td><td>1470/1485 mm bzw. (ab April 1962) 1482/1485 mm</td><td>1470/1485 mm bzw. (ab April 1962) 1482/1485 mm</td><td>1482/1485 mm</td></tr>
<tr><td>4875 x 1795 x 1500 mm</td><td>4875 x 1795 x 1500 mm</td><td>4875 x 1795 x 1500 mm</td><td>4880 x 1845 x 1445 mm</td></tr>
<tr><td>5 JK x 13</td><td>5 JK x 13</td><td>5 JK x 13</td><td>Coupé: 5 JK x 13
Cabriolet: 5½ JK x 13</td></tr>
<tr><td>1959/60: 6,70–13
Ab 1960: 7,25–13</td><td>1959/60: 6,70–13 Sport
Ab 1960: 7,25–13 Sport</td><td>1959/60: 6,70–13 Sport
Ab 1960: 7,25–13 Sport</td><td>Coupé: 7,25–13 Sport
Cabriolet: 7,50–13 Sport</td></tr>
<tr><td>12,1/11,9 Meter</td><td>12,1/11,9 Meter</td><td>12,1/11,9 Meter</td><td>12,1/11,9 Meter</td></tr>
<tr><td>1320 kg
Automatic + 40 kg</td><td>1350 kg
Automatic + 40 kg</td><td>1380 kg
Automatic + 40 kg</td><td>Coupé: 1450 kg
Cabriolet: 1520 kg
Automatic + 40 kg</td></tr>
<tr><td>1959/60: 1760 kg
Ab 1960: 1820 kg</td><td>1959/60: 1780 kg
Ab 1960: 1845 kg</td><td>1959/60: 1810 kg
Ab 1960: 1875 kg</td><td>Coupé: 1880 kg
Cabriolet: 1950 kg</td></tr>
<tr><td>160 km/h</td><td>165 km/h</td><td>172 km/h</td><td>172 km/h</td></tr>
<tr><td>16 sec</td><td>15 sec</td><td>14 sec</td><td>14 sec</td></tr>
<tr><td>14, Automatic 15 l Super</td><td>14, Automatic 15 l Super</td><td>14, Automatic 15 l Super</td><td>14,5, Automatic 15,5 l Super</td></tr>
<tr><td>65 Liter (im Heck)</td><td>65 Liter (im Heck)</td><td>65 Liter (im Heck)</td><td>65 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>



Mercedes-Benz
Typ 220 S
Typ 220 SE
1959–1965
Typ 230 S
1965–1968



Mercedes-Benz
Typ 220 SE
Cabriolet
1961–1965
Typ 250 SE
Cabriolet
1965–1967
Typ 280 SE
Cabriolet
1968–1971



Mercedes-Benz
Typ 300 SE
Limousine
1961–1965



Mercedes-Benz
Typ 300 SE
Coupé
1962–1967

	Mercedes-Benz Typ 300 SE 1961–1965	Mercedes-Benz Typ 300 SE lang 1963–1965	Mercedes-Benz Typ 300 SE Coupé und Cabriolet 1962–1965
Motor	Einspritzmotor		
Zylinderzahl	6 (Reihe), Leichtmetallblock		
Bohrung x Hub	85 x 88 mm		
Hubraum	2996 ccm		
Leistung	160 PS bei 5000 U/min		
	Ab Januar 1964: 170 PS bei 5400 U/min		
Drehmoment	25,6 mkg bei 3800 U/min		
	Ab Januar 1964: 25,4 mkg bei 4000 U/min		
Verdichtung	1: 8,7. Ab Januar 1964: 1: 8,8		
Einspritzpumpe	Bosch Zweistempel-Einspritzpumpe		
	Ab Januar 1964: Bosch Sechsstempel-Einspritzpumpe		
Ventile	Hängend		
	Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette		
Kurbelwellenlager	7		
Kühlung	Pumpe (16,8 Liter Wasser)		
	Ab 1963: Elektromagn. Ventilatorkupplung		
Schmierung	Druckumlauf (6 Liter Öl)		
Batterie	12 V 66 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	300 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,05, II. 2,28, III. 1,53, IV. 1,00		
	Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad		
	Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe		
	I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	Schaltgetriebe 3,92 oder 3,75		
	Automatic 4,10. Ab 1963: 3,92 oder 3,75		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Luftkammer-Federbälge, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse		
	Schubstreben, Luftkammer-Federbälge (Niveau-Ausgleich), Stabilisator		
Lenkung	Kugelumlauf (17,3 :1), Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		
	Scheiben-∅ vorn 253 mm, hinten 255 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm	2850 mm	2750 mm
Spur vorn/hinten	1482/1490 mm	1482/1490 mm	1482/1490 mm
Gesamtmaße	4875 x 1795 x 1455 mm	4975 x 1795 x 1455 mm	4880 x 1845 x 1400 mm
Felgen	5 JK x 13	5 JK x 13	5 JK x 13
Reifen	7,50 H 13	7,50 H 13	7,50 H 13
Wendekreis links/rechts	12,1/11,9 Meter	12,4/12,2 Meter	12,1/11,9 Meter
Wagengewicht	1580 kg	1630 kg	1600, Cabriolet 1700 kg
	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	2065 kg	2115 kg	2060, Cabriolet 2160 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 PS-Motor + Automatic + H'Achse 3,92: 175 km/h		
	160 PS-Motor + 4 Gang + H'Achse 3,92: 180 km/h		
	170 PS-Motor + Automatic + H'Achse 3,92: 185 km/h		
	170 PS-Motor + 4 Gang + H'Achse 3,92: 190 km/h		
	170 PS-Motor + Automatic + H'Achse 3,75: 195 km/h		
	170 PS-Motor + 4 Gang + H'Achse 3,75: 200 km/h		
Beschleunigung 0–100 km/h	160 PS: 13 sec		
	170 PS: 12 sec		
Verbrauch/100 km	17 bis 19 Liter Super		
Kraftstofftank	65 Liter. Ab Januar 1963: 82 Liter (im Heck)		

Mercedes-Benz Typ 190 1961–1965	Mercedes-Benz Typ 190 D 1961–1965	Mercedes-Benz Typ 200 1965–1968	Mercedes-Benz Typ 200 D 1965–1968
Vergasermotor	Vorkammer-Dieselmotor	Vergasermotor	Vorkammer-Dieselmotor
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
85 x 83,6 mm	87 x 83,6 mm	87 x 83,6 mm	87 x 83,6 mm
1897 ccm	1988 ccm	1988 ccm	1988 ccm
80 PS bei 5000 U/min	55 PS bei 4200 U/min	95 PS bei 5200 U/min	55 PS bei 4200 U/min
14,5 mkg bei 2500 U/min	11,5 mkg bei 2400 U/min	15,7 mkg bei 3600 U/min	11,5 mkg bei 2400 U/min
1:8,7	1:21	1:9,0	1:21
1 Fallstromvergaser	Bosch Einspritzpumpe	2 Fallstromvergaser	Bosch Einspritzpumpe
Solex 34 PJCB		Solex 38 PDSJ	
Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette			
3		5	
Pumpe (10,1 Liter Wasser)		Pumpe (10,1 Liter Wasser)	
		Auf Wunsch: Viscose-Ventilatorkupplung	
Druckumlauf (4 Liter Öl)		Druckumlauf (4 Liter Öl)	
12 V 52 Ah (im Motorraum)	12 V 66 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 66 Ah (im Motorraum)
160 W. Ab Aug. 1963: 240 W		Drehstrom 490 W	
Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle	
Einscheibentrockenkupplung		Einscheibentrockenkupplung	
Lenkradschaltung		Lenkradschaltung oder Schaltstock Wagenmitte	
4 Gang		4 Gang	
I–IV		I–IV	
I. 4,05, II. 2,28, III. 1,53, IV. 1,00		I. 4,09, II. 2,25, III. 1,42, IV. 1,00	
Auf Wunsch: Automatic		Auf Wunsch: Automatic	
Wählhebel am Lenkrad		Wählhebel am Lenkrad oder Wählhebel Wagenmitte	
Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe		Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe	
I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00		I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00	
4,08	3,92	4,08	3,92
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	
Eingelenk-Pendelachse		Eingelenk-Pendelachse	
Schubstreben, Schraubenfedern, Ausgleichs-Schraubenfeder		Schubstreben, Schraubenfedern, Ausgleichs-Schraubenfeder	
Ab Sommer 1963 auf Wunsch: Zusätzliche Luftfederung		Auf Wunsch: Hydropneumatischer Niveau-Ausgleich	
Kugelumlauf (21,4:1), 3,75 Lenkraddrehungen		Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen	
Ab Mai 1964 auf Wunsch:		Auf Wunsch:	
Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen	
Bis Aug. 1963: Hydraulisch, Typ 190 auf Wunsch: Servohilfe		Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	
Trommel-Ø 230 mm, Bremsfläche 1064 cm²		Scheibenbr. vorn (253 mm Ø), Trommelbr. hinten (230 mm Ø)	
Ab Aug. 1963: Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			
Scheibenbr. vorn (253 mm Ø), Trommelbr. hinten (230 mm Ø)			
2700 mm	2700 mm	2700 mm	2700 mm
1468/1485 mm	1468/1485 mm	1482/1485 mm	1482/1485 mm
Ab Aug. 1963: 1482/1485 mm	Ab Aug. 1963: 1482/1485 mm		
4730 x 1795 x 1495 mm	4730 x 1795 x 1495 mm	4730 x 1795 x 1495 mm	4730 x 1795 x 1495 mm
5 JK x 13	5 JK x 13	5 JK x 13	5 JK x 13
7,00–13	7,00–13	7,00 S 13	7,00–13
11,8/11,6 Meter	11,8/11,6 Meter	11,8/11,6 Meter	11,8/11,6 Meter
1280 kg	1320 kg	1310 kg	1350 kg
Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg
1750 kg	1800 kg	1775 kg	1825 kg
150, Automatic 145 km/h	130, Automatic 127 km/h	161, Automatic 158 km/h	130, Automatic 127 km/h
18, Automatic 22 sec	29, Automatic 30 sec	15, Automatic 16 sec	29, Automatic 30 sec
11,5 Liter Super	9 Liter Diesel	12,5 Liter Super	9 Liter Diesel
Automatic 12,5 Liter Super	Automatic 10 Liter Diesel	Automatic 13,5 Liter Super	Automatic 10 Liter Diesel
51 Liter (im Heck)	51 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th></th><th>Mercedes-Benz
Typ 200 Universal
1966–1967</th><th>Mercedes-Benz
Typ 200 D Universal
1966–1967</th><th>Mercedes-Benz
Typ 200 D 7 Sitze
1967</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td>Vergasermotor</td><td colspan="2">Vorkammer-Dieselmotor</td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>4 (Reihe)</td><td colspan="2">4 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>87 x 83,6 mm</td><td colspan="2">87 x 83,6 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1988 ccm</td><td colspan="2">1988 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>95 PS bei 5200 U/min</td><td colspan="2">55 PS bei 4200 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>15,7 mkg bei 3600 U/min</td><td colspan="2">11,5 mkg bei 2400 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:9,0</td><td colspan="2">1:21</td></tr>
<tr><td>Vergaser
bzw. Einspritzpumpe</td><td>2 Fallstromvergaser
Solex 38 PDSJ</td><td colspan="2">Bosch Einspritzpumpe</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">5</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Pumpe (10,1 Liter Wasser)
Auf Wunsch: Viscose-Ventilatorkupplung</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf (4 Liter Öl)</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td>12 V 44 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 66 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 88 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="3">Drehstrom 490 W</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Lenkradschaltung oder Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">I. 4,09, II. 2,25, III. 1,42, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td colspan="3">4,08</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Eingelenk-Pendelachse
Schubstreben, Schraubenfedern
Hydropneumatischer Niveau-Ausgleich</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen
Auf Wunsch:
Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="3">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbr. vorn (253 mm ∅), Trommelbr. hinten (230 mm ∅)</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2700 mm</td><td>2700 mm</td><td>3350 mm</td></tr>
<tr><td>Spur vorn/hinten</td><td>1482/1485 mm</td><td>1482/1485 mm</td><td>1482/1485 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4740 x 1795 x 1530 mm</td><td>4740 x 1795 x 1530 mm</td><td>5380 x 1795 x 1495 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>5 J x 15</td><td>5 J x 15</td><td>5 JK x 13</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>7,00 S 15 (6 PR)</td><td>7,00–15 (6 PR)</td><td>7,25 S 13</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>11,8/11,6 Meter</td><td>11,8/11,6 Meter</td><td>13,5 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>1415 kg</td><td>1455 kg</td><td>1490 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>2105 kg</td><td>2155 kg</td><td>2110 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>161 km/h</td><td>130 km/h</td><td>125 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km</td><td>16 sec</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>13 Liter Super</td><td>9,5 Liter Diesel</td><td>10 Liter Diesel</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>65 Liter (im Heck)</td><td>65 Liter (im Heck)</td><td>65 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

	Mercedes-Benz Typ 230 1965–1966	Mercedes-Benz Typ 230 1966–1968	Mercedes-Benz Typ 230 Universal 1966–1967
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	
Bohrung x Hub	82 x 72,8 mm	82 x 72,8 mm	
Hubraum	2281 ccm	2281 ccm	
Leistung	105 PS bei 5200 U/min	120 PS bei 5400 U/min	
Drehmoment	17,7 mkg bei 3600 U/min	18,2 mkg bei 4000 U/min	
Verdichtung	1:9,0	1:9,0	
Vergaser	2 Fallstromvergaser	2 Register-Fallstromvergaser	
	Solex 38 PDSI-2	Zenith 35/40 INAT	
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Pumpe (11,4 Liter Wasser)		
	Auf Wunsch: Viscose-Ventilatorkupplung		
Schmierung	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,09, II. 2,25, III. 1,42, IV. 1,00		
	Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wählhebel Wagenmitte		
	Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe		
	I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	4,08		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse		Eingelenk-Pendelachse
	Schubstreben, Schraubenfedern, Ausgleichs-Schraubenfeder		Schubstreben, Schraubenfeder
	Auf Wunsch: Hydropneumat. Niveau-Ausgleich		Hydropneumat. Niveau-Ausgl.
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen		
	Auf Wunsch:		
	Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		
	Scheibenbr. vorn (253 mm ∅), Trommelbr. hinten (230 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2700 mm		2700 mm
Spur vorn/hinten	1482/1485 mm		1482/1485 mm
Gesamtmaße	4730 x 1795 x 1495 mm		4740 x 1795 x 1530 mm
Felgen	5 JK x 13		5 J x 15
Reifen	7,00 S 13		7,00 S 15 (6 PR)
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 Meter		11,8/11,6 Meter
Wagengewicht	1350 kg		1460 kg
	Automatic + 40 kg		Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1805 kg		2140 kg
Höchstgeschwindigkeit	168, Automatic 165 km/h	175, Automatic 172 km/h	175, Automatic 172 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	14, Automatic 16 sec	13, Automatic 15 sec	13, Automatic 15 sec
Verbrauch/100 km	15,5 Liter Super	16 Liter Super	17 Liter Super
	Automatic 16,5 Liter Super	Automatic 17 Liter Super	Automatic 18 Liter Super
Kraftstofftank	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)

Mercedes-Benz Typ 230 S 1965–1968	Mercedes-Benz Typ 230 S Universal 1966–1967

Vergasermotor
6 (Reihe)
82 x 72,8 mm
2281 ccm
120 PS bei 5400 U/min
18,2 mkg bei 4000 U/min
1 : 9,0
2 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT
Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb Duplexkette
4
Pumpe (11,4 Liter Wasser)
Auf Wunsch: Viscose-Ventilatorkupplung
Druckumlauf (5,5 Liter Öl)
12 V 44 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 490 W

Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung oder Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 4,05, II. 2,23, III. 1,42, IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte
Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe
I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00
4,08

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Eingelenk-Pendelachse
Schubstreben, Schraubenfedern
Hydropneumat. Niveau-Ausgleich
Kugelumlauf (22,7 :1), 4,1 Lenkraddrehungen
Auf Wunsch:
Kugelumlauf (17,3 :1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbr. vorn (253 mm ∅), Trommelbr. hinten (230 mm ∅)

2750 mm	2750 mm
1482/1485 mm	1482/1485 mm
4875 x 1795 x 1500 mm	4885 x 1795 x 1530 mm
5 JK x 13	5 J x 15
7,25 S 13	7,00 S 15 (6 PR)
12,0/11,8 Meter	12,0/11,8 Meter
1410 kg	1510 kg
Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg
1850 kg	2170 kg
176, Automatic 174 km/h	176, Automatic 174 km/h
13, Automatic 15 sec	13, Automatic 15 sec
16 Liter Super	17 Liter Super
Automatic 17 Liter Super	Automatic 18 Liter Super
65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)



Mercedes-Benz
Typ 200 D
Limousine
7 Sitze
1967

Mercedes-Benz Typ 230 SL (1963–1967)
Mercedes-Benz Typ 250 SL (1966–1968)
Mercedes-Benz Typ 280 SL (1968–1971)

Typ 230 SL: Nachfolger des Typs 190 SL. Neue Karosserie, abnehmbares Coupédach (sogenanntes Pagodendach). Die Form des Wagens wird unterschiedlich beurteilt. Aufgebohrter und in der Leistung gesteigerter Sechszylinder-Einspritzmotor des Typs 220 SE. Schneller Wagen, jedoch Motor nicht für hohe Dauerbeanspruchung geeignet. Vorgestellt März 1963. Ab Juli 1963 bis Januar 1967 wurden 19831 Wagen gebaut. Preis DM 22200,–.

Typ 250 SL: Gleicher Wagen, jedoch 2,5 Liter-Motor mit ebenfalls 150 PS und 7 statt 4 Kurbelwellenlager, daher auch für hohe Dauerbeanspruchung geeignet. Größerer Tank. Vierrad-Scheibenbremsen. Ab Dezember 1966 bis Januar 1968 wurden 5196 Wagen gebaut. Preis DM 22800,–.

Typ 280 SL: Gleicher Wagen, jedoch 2,8 Liter-Motor mit 170 PS. Ab Dezember 1967 bis April 1971 wurden 23885 Wagen gebaut. Preis DM 24300,–. (Von den drei Typen 230 SL, 250 SL und 280 SL wurden insgesamt 48912 Stück hergestellt.)



Mercedes-Benz
Typ 230 SL
1963–1967
Typ 250 SL
1966–1968
Typ 280 SL
1968–1971



	Mercedes-Benz Typ 230 SL 1963–1967	Mercedes-Benz Typ 250 SL 1966–1968	Mercedes-Benz Typ 280 SL 1968–1971
Motor	Einspritzmotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	82 x 72,8 mm	82 x 78,8 mm	86,5 x 78,8 mm
Hubraum	2281 ccm	2496 ccm	2778 ccm
Leistung	150 PS bei 5500 U/min	150 PS bei 5500 U/min	170 PS bei 5750 U/min
Drehmoment	20,0 mkg bei 4200 U/min	22,0 mkg bei 4200 U/min	24,5 mkg bei 4500 U/min
Verdichtung	1:9,3	1:9,5	1:9,5
Einspritzpumpe	Bosch 6 Stempel-Pumpe	Bosch 6 Stempel-Pumpe	Bosch 6 Stempel-Pumpe
Ventile	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	4	7	7
Kühlung	Pumpe (10,8 Liter Wasser)	Pumpe (12,9 Liter Wasser) Viscose-Ventilatorkupplung	Pumpe (12,5 Liter Wasser) Viscose-Ventilatorkupplung
Schmierung	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,42. Ab 1965: 4,05 II. 2,28. Ab 1965: 2,23 III. 1,53. Ab 1965: 1,42 IV. 1,00	I. 4,05 II. 2,23 III. 1,40 IV. 1,00	I. 4,05 II. 2,23 III. 1,40 IV. 1,00
	Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel Wagenmitte Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,75. Ab Sept. 1965: 3,92 oder 3,69	3,92 oder 3,69	3,92 oder 3,69
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern, Ausgleichs-Schraubenfeder		
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn (253 mm ∅) Trommelbr. hint. (230 mm ∅)	Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn (273 mm ∅) Scheibenbr. hint. (279 mm ∅)	Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn (273 mm ∅) Scheibenbr. hint. (279 mm ∅)
Allgemeine Daten			
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spur vorn/hinten	1485/1485 mm	1485/1485 mm	1485/1485 mm
Gesamtmaße	4285 x 1760 x 1305 bzw. (mit Roadster-Verdeck) 1320 mm	4285 x 1760 x 1305 bzw. (mit Roadster-Verdeck) 1320 mm	4285 x 1760 x 1305 bzw. (mit Roadster-Verdeck) 1320 mm
Felgen	5½ J x 14 H	6 J x 14 HB	6 J x 14 HB
Reifen	185 HR 14	185 HR 14	185 HR 14
Wendekreis links/rechts	10,5/10,5 Meter	10,5/10,5 Meter	10,5/10,5 Meter
Wagengewicht	Roadster 1300 kg Coupédach + 80 kg Automatic + 40 kg	Roadster 1360 kg Coupédach + 80 kg Automatic + 40 kg	Roadster 1360 kg Coupédach + 80 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1650 kg	1715 kg	1715 kg
Höchstgeschwindigkeit	200, Automatic 195 km/h	195, Automatic 190 km/h	200, Automatic 195 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	11 sec	12 sec	11 sec
Verbrauch/100 km	15 Liter Super Automatic 16 Liter Super	16 Liter Super Automatic 17 Liter Super	16,5 Liter Super Automatic 17,5 Liter Super
Kraftstofftank	65 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)



Mercedes-Benz Typ 250 S (1965–1969)
Mercedes-Benz Typ 250 SE (1965–1967)
Mercedes-Benz Typ 300 SE (1965–1967)
Mercedes-Benz Typ 300 SEL (1965–1967)

Typ 250 S: Nachfolger des Typs 220 S. Äußerstmöglich aufgebohrter Motor, jetzt mit 7 Kurbelwellenlagern, der sich nun nicht mehr für hohe Dauerbeanspruchung eignet und häufig hohen Ölverbrauch aufweist. Neue Karosserie, die im Vergleich zur seitherigen Einheitskarosserie weniger Gepäckraum und geringere Kopfhöhe bietet. Serienmäßig Vierrad-Scheibenbremsen mit Zweikreis-Hydraulik und hydropneumatische Ausgleichsfeder für Niveau-Ausgleich. Von August 1965 bis März 1969 wurden 74677 Wagen gebaut.

Typ 250 SE: Limousine gleich wie Typ 250 S, jedoch Motor mit unverhältnismäßig teurer Benzineinspritzung. 250 SE Coupé und Cabriolet entsprechen bis auf Motor dem seitherigen 220 SE Coupé und Cabriolet. Von August 1965 bis Dezember 1967 wurden 55181 Limousinen sowie 6213 Coupés und Cabriolets gebaut.

Typ 300 SEb: Limousine gleich wie Typ 250 S, jedoch der vom berühmten 300 ererbte Leichtmetallmotor. Im Gegensatz zum seitherigen Typ 300 SE wurde bei der jetzigen Limousine auf die Luftfederung verzichtet. Diese bleibt dem Typ 300 SEL sowie dem Coupé und dem Cabriolet vorbehalten, welche im übrigen eine stärkere Hinterachse sowie einen Bremskraftregler erhielten. Gebaut ab August 1965 bis Jahresende 1967.

Typ 300 SEL: Radstand und hinterer Sitzraum um 10 cm verlängert. Luftfederung. Produktionsbeginn März 1966.

Mercedes-Benz Typ 280 S (1968–1972)
Mercedes-Benz Typ 280 SE (1968–1972)
Mercedes-Benz Typ 280 SEL (1968–1970)
Mercedes-Benz Typ 300 SEL (1968–1969)

Typ 280 S (280 S/8): Unterscheidet sich vom Typ 250 S durch neuen Motor mit gleichmäßigen Zylinderabständen (bisher paarweise nahe beieinander stehend). Äußeres Kennzeichen: Größer karierter Kühlergrill. Gebaut ab Dezember 1967 bis August 1972.

Typ 280 SE (280 SE/8): Gleicher Wagen mit Einspritzmotor. Gebaut wurden die Limousinen von Dezember 1967 bis August 1972, das Coupé und Cabriolet nur noch bis September 1971.

Typ 280 SEL: Gleicher Wagen wie Typ 280 SE, jedoch Radstand und hinterer Sitzraum um 10 cm verlängert. Die Typenbezeichnung hieß zunächst 280 SE lang, dann später 280 SEL. Gebaut von Januar 1968 bis Jahresende 1970.

Typ 300 SEL: Längere Karosserie und Luftfederung entsprechen seitherigem 300 SEL, doch wird nun statt des in der Herstellung teueren Leichtmetallmotors der 2,8 Liter-Einspritzmotor des 280 SL verwendet. Offensichtliche Übergangslösung, bemerkenswert bei derart teuerem und exklusivem Modell. Gebaut von Dezember 1967 bis Jahresende 1970.

Mercedes-Benz Typ 280 SE 3,5 (1971–1972)
Mercedes-Benz Typ 280 SEL 3,5 (1971–1972)
Mercedes-Benz Typ 300 SEL 3,5 (1970–1972)
Mercedes-Benz Typ 300 SEL 6,3 (1968–1972)

Typ 280 SE 3,5: Die Limousine unterscheidet sich vom Typ 280 SE lediglich durch den völlig neuen 3,5 Liter-V8-Motor und die Zahl „3,5" auf dem Kofferdeckel. Gebaut von Februar 1971 bis September 1972.

Typ 280 SE 3,5 Coupé und Cabriolet: Unterscheiden sich von den seitherigen Modellen durch breiteren und niedrigeren Kühlergrill. Gebaut von September 1969 bis September 1971. (Vom Coupé und Cabriolet der Typen 220 SE, 250 SE, 300 SE, 280 SE und 280 SE 3,5 wurden von 1961 bis 1971 insgesamt 33000 Stück hergestellt.)

Typ 280 SEL 3,5: Gebaut von Januar 1971 bis September 1972.

Typ 300 SEL 3,5: Vorgestellt im September 1969 als Nachfolger des Typs 300 SEL mit 2,8 Liter-Motor. Luftfederung. Gebaut bis August 1972.

Typ 300 SEL 6,3: Seine Vorstellung im März 1968 war eine Sensation! Längere Karosserie und Luftfederung entsprachen dem vorhandenen 300 SEL, dazu kamen der 6,3 Liter-V8-Motor des Typs 600 sowie serienmäßig Halogen-Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht. Bis zur Produktionseinstellung im August 1972 wurden 6526 Wagen ausgeliefert.

Preise	**250 S**	**250 SE**	**250 SE Coupé**	**300 SE**	**300 SEL**	**300 SE Coupé**	
Aug. 1965	DM 15300,–	DM 16850,–	DM 24350,–	DM 21500,–	–	DM 31350,–	
April 1966	DM 15800,–	DM 17350,–	DM 24950,–	DM 22100,–	DM 28600,–	DM 31950,–	
	280 S	**280 SE**	**280 SE Coupé**	**280 SE 3,5**	**300 SEL 3,5**	**300 SE 3,5 Coupé**	**300 SEL 6,3**
Jan. 1968	DM 17000,–	DM 18600,–	DM 26510,–	–	–	–	–
März 1968							DM 39160,–
März 1969	DM 17150,–	DM 18760,–	DM 26750,–	–	–	–	DM 39500,–
Nov. 1969	DM 18040,–	DM 19650,–	DM 27860,–	–	–	–	DM 41200,–
Aug. 1970	DM 18815,–	DM 20535,–	DM 29140,–	–	DM 31025,–	DM 32025,–	DM 43180,–
April 1971	DM 19760,–	DM 21590,–	DM 30640,–	DM 24920,–	DM 32635,–	DM 33690,–	DM 45400,–

Das Cabriolet kostet jeweils ca. DM 2000,– mehr als das Coupé.
Automatic + DM 1440,–.

	Mercedes-Benz Typ 250 S 1965–1969	Mercedes-Benz Typ 250 SE 1965–1967	Mercedes-Benz Typ 250 SE Coupé und Cabriolet 1965–1967
Motor	Vergasermotor	Einspritzmotor	
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	
Bohrung x Hub	82 x 78,8 mm	82 x 78,8 mm	
Hubraum	2496 ccm	2496 ccm	
Leistung	130 PS bei 5400 U/min	150 PS bei 5500 U/min	
Drehmoment	19,8 mkg bei 4000 U/min	22,0 mkg bei 4200 U/min	
Verdichtung	1:9	1:9,3. Ab 1967: 1:9,5	
Vergaser bzw. Einspritzpumpe	2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	Bosch Sechsstempel-Einspritzpumpe	
Ventile	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	
Kurbelwellenlager	7	7	
Kühlung	Pumpe (11,4 Liter Wasser) Viscose Ventilatorkupplung	Pumpe (11,4 Liter Wasser) Viscose Ventilatorkupplung	
Schmierung	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)	
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Limousinen: Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte Coupé und Cabriolet: Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,05, II. 2,23, III. 1,42, IV. 1,00 Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,92		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern Hydropneumatischer Niveau-Ausgleich		
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (273 mm Ø) und hinten (279 mm Ø)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm	2750 mm	2750 mm
Spur vorn/hinten	1482/1485 mm	1482/1485 mm	1482/1485 mm
Gesamtmaße	4900 x 1810 x 1440 mm	4900 x 1810 x 1440 mm	Coupé: 4880 x 1845 x 1420 mm Cabr.: 4880 x 1845 x 1435 mm
Felgen	6 J x 14	6 J x 14	6 J x 14
Reifen	7,35 H 14 oder 185 H 14	7,35 H oder 185 H 14	Coupé: 7,35 H 14 od. 185 H 14 Cabr.: 7,75 H 14 od. 195 H 14
Wendekreis links/rechts	11,8/11,8 Meter	11,8/11,8 Meter	11,8/11,8 Meter
Wagengewicht	1470 kg Automatic + 40 kg	1510 kg Automatic + 40 kg	Coupé: 1490 kg Cabriolet: 1575 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1940 kg	1980 kg	Coupé: 1960 kg Cabriolet: 2045 kg
Höchstgeschwindigkeit	182, Automatic 177 km/h	193, Automatic 188 km/h	193, Automatic 188 km/h
Beschleunigung 0–100 km	13 sec	12 sec	12 sec
Verbrauch/100 km	15,5 Liter Super Automatic 16,5 Liter Super	15,5 Liter Super Automatic 16,5 Liter Super	15,5 Liter Super Automatic 16,5 Liter Super
Kraftstofftank	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)

	Mercedes-Benz Typ 300 SE 1965–1967	Mercedes-Benz Typ 300 SEL 1965–1967	Mercedes-Benz Typ 300 SE Coupé und Cabriolet 1965–1967
Motor	Einspritzmotor		
Zylinderzahl	6 (Reihe). Leichtmetallblock		
Bohrung x Hub	85 x 88 mm		
Hubraum	2996 ccm		
Leistung	170 PS bei 5400 U/min		
Drehmoment	25,4 mkg bei 4000 U/min		
Verdichtung	1:8,8		
Einspritzpumpe	Bosch Sechsstempel-Pumpe		
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb Duplex-Kette		
Kurbelwellenlager	7		
Kühlung	Pumpe (16,8 Liter Wasser) Elektromagnetische Ventilatorkupplung		
Schmierung	Druckumlauf (6 Liter Öl)		
Batterie	12 V 66 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Limousinen: Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte Coupé und Cabriolet: Schalthebel Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 4,05, II. 2,23, III. 1,42, IV. 1,00 Auf Wunsch: Automatic Wählhebel am Lenkrad oder Wählhebel Wagenmitte Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,93, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,69 oder 3,92		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator	Doppel-Querlenker Luftkammer-Federbälge Stabilisator	
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Schraubenfedern Hydropneumatischer Niveau-Ausgleich	Eingelenk-Pendelachse Schubstreben Luftkammer-Federbälge Niveau-Ausgleich Stabilisator	
Lenkung	Kugelumlauf (17,3:1), Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (273 mm ∅) und hinten (279 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm	2850 mm	2750 mm
Spur vorn/hinten	1482/1485 mm	1482/1490 mm	1482/1490 mm
Gesamtmaße	4900 x 1810 x 1440 mm	5000 x 1810 x 1440 mm	Coupé: 4880 x 1845 x 1420 mm Cabr.: 4880 x 1845 x 1435 mm
Felgen	6 J x 14	6 J x 14	6 J x 14
Reifen	7,35 H 14 oder 185 H 14	7,35 H 14 oder 185 H 14	Coupé: 7,35 H 14 od. 185 H 14 Cabr.: 7,75 H 14 od. 195 H 14
Wendekreis links/rechts	11,8/11,8 Meter	12,0/12,0 Meter	11,8/11,8 Meter
Wagengewicht	1575 kg Automatic + 40 kg	1655 kg Automatic + 40 kg	Coupé: 1650 kg Cabriolet: 1715 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	2060 kg	2140 kg	Coupé: 2120 kg Cabriolet: 2185 kg
Höchstgeschwindigkeit	Automatic + Hinterachse 3,92: 185 km/h 4 Gang + Hinterachse 3,92: 190 km/h Automatic + Hinterachse 3,69: 195 km/h 4 Gang + Hinterachse 3,69: 200 km/h		
Beschleunigung 0–100 km/h	12 sec		
Verbrauch/100 km	17 bis 19 Liter Super		
Kraftstofftank	82 Liter (im Heck)		

	Mercedes-Benz Typ 280 S 1968–1972	Mercedes-Benz Typ 280 SE 1968–1972	Mercedes-Benz Typ 280 SE Coupé und Cabriolet 1968–1971
Motor	Vergasermotor	Einspritzmotor	
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	
Bohrung x Hub	86,5 x 78,8 mm	86,5 x 78,8 mm	
Hubraum	2778 ccm	2778 ccm	
Leistung	140 PS bei 5200 U/min	160 PS bei 5500 U/min	
Drehmoment	22,8 mkg bei 3600 U/min	24,5 mkg bei 4250 U/min	
Verdichtung	1:9,0	1:9,5	
Vergaser bzw. Einspritzpumpe	2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	Bosch Sechsstempel-Einspritzpumpe	
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Kette		
Kurbelwellenlager	7		
Kühlung	Pumpe (10,5 Liter Wasser) Viscose-Ventilatorkupplung		
Schmierung	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)		
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 35 A (= 490 W)		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte		Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang. Ab Sept. 1969 auf Wunsch: 5 Gang		
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V		
Übersetzungen	Bis Sept. 1969: I. 4,05, II. 2,23, III. 1,42, IV. 1,00 Ab Sept. 1969: I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00, ggf. V. 0,87 Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe Bis Juni 1969: I. 3,98, II, 2,52, III. 1,58, IV. 1,00 Ab Juni 1969: I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,92 (12:47)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern Hydropneumatischer Niveau-Ausgleich		
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,1 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3,2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn (273 mm ∅) und hinten (279 mm ∅)		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm	2750 mm	2750 mm
Spur vorn/hinten	1482/1485 mm	1482/1485 mm	1482/1485 mm
Gesamtmaße	4900 x 1810 x 1440 mm	4900 x 1810 x 1440 mm	Coupé: 4880 x 1845 x 1420 mm Cabr.: 4880 x 1845 x 1435 mm
Felgen	6 J x 14 HB	6 J x 14 HB	6 J x 14 HB
Reifen	7,35 oder 185 H 14 (6 PR)	7,35 oder 185 H 14 (6 PR)	7,35 oder 185 H 14 (6 PR)
Wendekreis links/rechts	11,8/11,8 Meter	11,8/11,8 Meter	11,8/11,8 Meter
Wagengewicht	1520 kg Automatic + 40 kg	1560 kg Automatic + 40 kg	Coupé: 1540 kg Cabriolet: 1615 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1960 kg	1985 kg	Coupé: 1980 kg Cabriolet: 2055 kg
Höchstgeschwindigkeit	185, Automatic 180 km/h	193, Automatic 188 km/h	193, Automatic 188 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	12 sec	11 sec	11 sec
Verbrauch/100 km	16 Liter Super Automatic 17 Liter Super	16 Liter Super Automatic 17 Liter Super	16 Liter Super Automatic 17 Liter Super
Kraftstofftank	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)

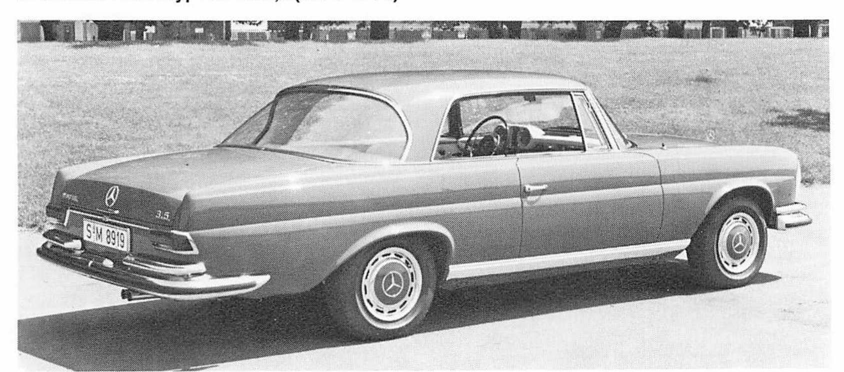
	Mercedes-Benz Typ 280 SE lang bzw. 280 SEL 1968–1970	Mercedes-Benz Typ 300 SEL 1968–1969
Motor	Einspritzmotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	86,5 x 78,8 mm	86,5 x 78,8 mm
Hubraum	2778 ccm	2778 ccm
Leistung	160 PS bei 5500 U/min	170 PS bei 5750 U/min
Drehmoment	24,5 mkg bei 4250 U/min	24,5 mkg bei 4500 U/min
Verdichtung	1:9,5	1:9,5
Einspritzpumpe	Bosch Sechsstempel-Pumpe	Bosch Sechsstempel-Pumpe
Ventile	Hängend	Hängend
	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle
	Antrieb durch Duplex-Kette	Antrieb durch Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	7	7
Kühlung	Pumpe (10,8 Liter Wasser)	Pumpe (10,8 Liter Wasser)
	Viscose-Ventilatorkupplung	Viscose-Ventilatorkupplung
Schmierung	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)	Druckumlauf (5,5 Liter Öl)
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 66 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 35 A (= 490 W)	Drehstrom 35 A (= 490 W)
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung oder Schalthebel Wagenmitte
	5 Gang: Schalthebel Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang. Ab Sept. 1969 auf Wunsch: 5 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V	I–IV
Übersetzungen	I. 4,05, II. 2,23, III. 1,42, IV. 1,00	I. 4,05, II. 2,23, III. 1,42, IV. 1,00
	Ab September 1969:	
	I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00,	
	ggf. V. 0,87	
	Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte	
	Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe	
	Bis Juni 1969: I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,00	
	Ab Juni 1969: I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00	
Antriebs-Übersetzung	3,92 (12:47)	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
	Schraubenfedern, Stabilisator	Luftkammer-Federbälge, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse	Eingelenk-Pendelachse
	Schubstreben, Schraubenfedern	Schubstreben, Luftkammer-Federbälge
	Hydropneumatischer Niveau-Ausgleich	Niveau-Ausgleich, Stabilisator
Lenkung	Kugelumlauf (17,3:1), Servohilfe, 3,1 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	
	Scheibenbremsen vorn (273 mm ∅) und hinten (279 mm ∅)	
Allgemeine Daten		
Radstand	2850 mm	2850 mm
Spur vorn/hinten	1482/1485 mm	1482/1485 mm
Gesamtmaße	5000 x 1810 x 1440 mm	5000 x 1810 x 1460 mm
Felgen	6 J x 14 HB	6 J x 14 HB
Reifen	7,35 oder 185 H 14 (6 PR)	7,35 oder 185 H 14 (6 PR)
Wendekreis links/rechts	12,0/12,0 Meter	12,0/12,0 Meter
Wagengewicht	1575 kg	1695 kg
	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	2000 kg	2120 kg
Höchstgeschwindigkeit	190, Automatic 185 km/h	195, Automatic 190 km/h
Verbrauch 0–100 km/h	11 sec	11 sec
Verbrauch/100 km	16,5 Liter Super	16,5 Liter Super
	Automatic 17,5 Liter Super	Automatic 17,5 Liter Super
Kraftstofftank	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)



Mercedes-Benz Typ 280 S und 280 SE (1968–1972)



Mercedes-Benz Typ 280 SE 3,5 (1971–1972)



Mercedes-Benz Typ 280 SE 3,5 Coupé und Cabriolet (1969–1971)



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Einspritzung
Zündung
Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung

Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße

Felgen
Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

Mercedes-Benz Typ 280 SE 3,5 1971–1972	Mercedes-Benz Typ 280 SEL 3,5 1971–1972	Mercedes-Benz Typ 300 SEL 3,5 1970–1972	Mercedes-Benz Typ 280 SE 3,5 Coupé und Cabriolet 1969–1971

Einspritzmotor
V8 (90°-V-Form)
92 x 65,8 mm
3499 ccm
200 PS bei 5800 U/min
29,2 mkg bei 4000 U/min
1:9,5
Elektronisch gesteuerte Bosch-Einspritzung
Transistorzündung
Hängend
Je Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplex-Kette
5
Pumpe (13,25 l Wasser)
Viscose-Ventilatorkupplung
Druckumlauf (7,5, anfangs 6,5 Liter Öl)
12 V 66 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 770 W

Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,96, II. 2,34, III. 1,46, IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte
Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe
I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00

3,46	3,46	3,69	3,69
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Luftkammer-Federbälge	Schraubenfedern
Gummi-Zusatzfedern	Gummi-Zusatzfedern	Gummi-Zusatzfedern	Gummi-Zusatzfedern
Drehstab-Stabilisator	Drehstab-Stabilisator	Drehstab-Stabilisator	Drehstab-Stabilisator
Eingelenk-Pendelachse	Eingelenk-Pendelachse	Eingelenk-Pendelachse	Eingelenk-Pendelachse
Schubstreben	Schubstreben	Schubstreben	Schubstreben
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Luftkammer-Federbälge	Schraubenfedern
Gummi-Zusatzfedern	Gummi-Zusatzfedern	Gummi-Zusatzfedern	Gummi-Zusatzfedern
Hydropneumatischer	Hydropneumatischer	Niveau-Ausgleich	Hydropneumatischer
Niveau-Ausgleich	Niveau-Ausgleich	Drehstab-Stabilisator	Niveau-Ausgleich

Kugelumlauf (17,3:1), Servohilfe, 3,1 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn (273 mm ∅) und hinten (279 mm ∅)

2750 mm	2850 mm	2850 mm	2750 mm
1482/1485 mm	1482/1485 mm	1482/1485 mm	1482/1485 mm
4900 x 1810 x 1440 mm	5000 x 1810 x 1440 mm	5000 x 1810 x 1440 mm	Coupé: 4905 x 1845 x 1405 mm Cabr.: 4905 x 1845 x 1420 mm
6 J x 14 HB	6 J x 14 HB	6 J x 14 HB	6 J x 14 HB
185 V 14 (6 PR)	185 V 14 (6 PR)	185 V 14 (6 PR)	185 V 14 (6 PR)
Auf Wunsch: 185 VR 14	Auf Wunsch: 185 VR 14	Auf Wunsch: 185 VR 14	Auf Wunsch: 185 VR 14
11,8/11,8 Meter	12,0/12,0 Meter	12,0/12,0 Meter	11,8/11,8 Meter
1610 kg	1640 kg	1730 kg	Coupé: 1630 kg Cabriolet: 1710 kg
Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg
2055 kg	2085 kg	2170 kg	Coupé: 2040 kg Cabriolet: 2120 kg
210 km/h	210 km/h	210 km/h	210 km/h
10 sec	10 sec	10 sec	10 sec
18,5 Liter Super	18,5 Liter Super	18,5 Liter Super	18,5 Liter Super
Automatic 19,5 Liter Super	Automatic 19,5 Liter Super	Automatic 19,5 Liter Super	Automatic 19,5 Liter Super
82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)	82 Liter (im Heck)



Mercedes-Benz
Typ 300 SEL, 3,5
1970–1972

Mercedes-Benz
Typ 300 SEL, 6,3
1968–1972



Mercedes-Benz Typ 600 (ab 1964)

Mit dem Sechshunderter bietet Daimler-Benz eines der exklusivsten Autos der Welt an. Vorgestellt wurde er auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1963. Die Produktion begann im September 1964 und bis einschließlich April 1975 wurden bisher 1994 Limousinen und 396 Pullman-Modelle (darunter etwa 50 Landaulets) ausgeliefert. Die insgesamt relativ bescheidene Fertigungszahl entspricht wohl kaum den ursprünglichen Erwartungen des Werks, garantiert aber dafür den hochfeudalen Automobilen eine ihren Besitzern sicherlich willkommene Exklusivität. Der Typ 600 (Werksbezeichnung: W 100) ist gespickt mit hydraulischen Servoeinrichtungen und bietet in jeder Hinsicht optimalen Komfort in Verbindung mit hervorragenden Fahrleistungen und äußerst sicheren Fahreigenschaften. Allerdings verlangt die Wartung der Luftfederung ein bißchen viel Aufmerksamkeit, und im übrigen hätte dieses Spitzenmodell eine feiner gezeichnete, gefälliger proportionierte Karosserieform verdient.

Preise:	600	600 Pullman
ab 1964	ab DM 56500,–	ab DM 63500,–
ab 1968	ab DM 57600,–	ab DM 64700,–
ab 1969	ab DM 58100,–	ab DM 65300,–
ab August 1970	ab DM 63800,–	ab DM 71300,–
ab April 1971	ab DM 67000,–	ab DM 75000,–
ab Mai 1972	ab DM 83300,–	ab DM 94400,–
ab August 1973	ab DM 87300,–	ab DM 98800,–
ab Februar 1974	ab DM 99900,–	ab DM 114400,–
ab Februar 1975	ab DM 110500,–	ab DM 127100,–

	Mercedes-Benz Typ 300 SEL 6,3 1968–1972	Mercedes-Benz Typ 600 ab 1964	Mercedes-Benz Typ 600 Pullman ab 1964
Motor	Einspritzmotor Daimler-Benz M 100		
Zylinderzahl	V8 (90°-V-Form)		
Bohrung x Hub	103 x 95 mm		
Hubraum	6330 ccm (nach deutscher Steuerformel 6289 ccm)		
Leistung	250 PS bei 4000 U/min		
Drehmoment	51 mkg bei 2800 U/min		
Verdichtung	1:9,0		
Einspritzpumpe	Bosch Achtstempel-Pumpe		
	Intermittierende Einspritzung in den Ansaugkanal		
Ventile	Hängend		
	Für jede Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle		
	Antrieb durch je 1 Duplex-Kette		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe (18 Liter Wasser)	Pumpe (23 Liter Wasser)	
	Viscose-Ventilatorkupplung	Hydraulische, thermostatisch gesteuerte Ventilatorkupplung	
Schmierung	Druckumlauf (6 Liter Öl)	Druckumlauf (6 Liter Öl)	
Batterie	12 V 66 Ah (im Motorraum)	12 V 88 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W	2 x 1 Drehstrom 490 W	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Getriebe	Automatic		
	Hydraulische Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe		
Übersetzungen	I. 3,98, II. 2,46, III. 1,58, IV. 1,00		
Schaltung	Wählhebel Wagenmitte	Wählhebel am Lenkrad	
Antriebs-Übersetzung	2,85	3,23	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker		
	Luftkammer-Federbälge + Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse. Schubstreben		
	Luftkammer-Federbälge (Niveau-Ausgleich) + Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator		
		Hydraulische Stoßdämpfer vorn und hinten	
		während der Fahrt verstellbar	
Lenkung	Kugelumlauf (16,0:1)	Kugelumlauf (17,3:1)	
	Servohilfe	Servohilfe	
	3 Lenkraddrehungen	3,2 Lenkraddrehungen	
		Axial verstellbares Lenkrad	
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	
	Servohilfe	Servohilfe	
	Scheibenbr. vorn (273 mm ∅)	Scheibenbremsen vorn (291 mm ∅, 2 Zangen)	
	Scheibenbr. hint. (279 mm ∅)	Scheibenbremsen hinten (294,5 mm ∅)	
Allgemeine Daten			
Radstand	2850 mm	3200 mm	3900 mm
Spur vorn/hinten	1482/1490 mm	1587/1581 mm	1587/1581 mm
Gesamtmaße	5000 x 1810 x 1470 mm	5540 x 1950 x 1500 mm	6240 x 1950 x 1510 mm
Felgen	6¹/₂ J x 14 HB	6¹/₂ J x 15 H	6¹/₂ J x 15 H
	Winter: 6 J x 14 HB		
Reifen	FR 70, 195 oder 205 VR 14	9,00 H 15 Supersport (6 PR)	9,00 H 15 Supersport (6 PR)
	Winter: 185 R 14 M + SE		
Wendekreis links/rechts	12,1/12,5 Meter	ca. 12,7 Meter	ca. 14,6 Meter
Wagengewicht	1830 kg	2600 kg	2770 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	2265 kg	3050 kg	3340 kg
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h	207 km/h	200 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	8 sec	10 sec	ca. 12 sec
Verbrauch/100 km	21 Liter Super	24 Liter Super	26 Liter Super
Kraftstofftank	105 Liter (im Heck)	112 Liter (im Heck)	112 Liter (im Heck)

Mercedes-Benz
Typ 600
Limousine 4 Türen
ab 1964

Mercedes-Benz
Typ 600 Pullman
Limousine 6 Türen
ab 1964

Mercedes-Benz
Typ 600 Pullman
Limousine 4 Türen
ab 1964

Mercedes-Benz
Typ 600 Pullman
Landaulet 4 Türen
ab 1965



Mercedes-Benz
Typ 200
Typ 220
Typ 230
Typ 200 D
Typ 220 D
1968–1973

Mercedes-Benz Typ 200 (ab 1968)
Mercedes-Benz Typ 220 (1968–1973)
Mercedes-Benz Typ 230/4 (ab 1973)
Mercedes-Benz Typ 200 D, 220 D (ab 1968)
Mercedes-Benz Typ 240 D (ab 1973)
Mercedes-Benz Typ 240 D 3,0 (ab 1974)
Mercedes-Benz Typ 230 bzw. 230/6 (ab 1974)
Mercedes-Benz Typ 250, 250 C, 250 CE (1968–1972)
Mercedes-Benz Typ 250, 250 C, 280, 280 C, 280 E, 280 CE (ab 1972)

Im Januar 1968 wurde die neue Mercedes-Benz Generation vorgestellt. Sie umfaßte zunächst die Typen 200, 220, 200 D, 220 D, 230 und 250, deren Produktion bereits im Dezember 1967 angelaufen war. Die wichtigsten Errungenschaften der neuen Generation bestehen in einer Schräglenker-Hinterachse, in der Rückkehr zu 14"-Rädern und zu einem vernünftigen Instrumentarium sowie im größeren Radstand bei verringerter Gesamtlänge des Wagens. Die kompakteren Dimensionen können im Verkehrsalltag gelegentlichen Nutzen bringen, doch geht mit ihnen eine erhebliche Einbuße an Raumangebot und Bequemlichkeit einher. Verloren ging auch die Durchstiegmöglichkeit nach rechts. Erhalten blieb die perfekte Technik und die überragende Verarbeitungsqualität. Doch insgesamt wird bei den Wagen der neuen Generation im Vergleich zu den Vorgängern, zumal im Vergleich zum Typ 190 c, weniger Auto für mehr Geld geboten. Fortschritt?

Äußerlich unterscheiden sich die einzelnen Typen lediglich durch die Zahl auf dem Kofferdeckel. Im Stil entsprechen die Limousinen den Typen 250 S und 280 S, was eine gewisse Abwertung derselben bewirkte, denn der weniger kundige Betrachter sieht keine Unterschiede mehr. Der Typ 250 ist etwas reicher ausgestattet als die anderen, und er verfügt über Doppelstoßstangen.

Als weitere Modelle neben den ursprünglichen 6 Limousinen wurden im Oktober 1968 der Typ 230 lang und im Dezember 1968 der Typ 220 D lang als Achtsitzer-Limousinen (3 Sitzreihen) vorgestellt. Ferner erfolgte im November 1968 die Präsentation der Coupés Typ 250 C und 250 CE. Während die überlangen Limousinen naturgemäß nur in geringer Stückzahl Verwendung finden, erwiesen sich die Coupés in den ersten Jahren als ausgesprochene Verkaufsschlager, obwohl sie bei eindeutig geringerem Nutzwert wesentlich mehr kosten als die entsprechenden Limousinen, ohne sich von ihnen optisch sehr zu unterscheiden.

Im April 1972 wird das Programm mit den Typen 280, 280 C, 280 E und 280 CE noch einmal nach oben erweitert. Mit ihnen kommt der für die spätere S-Klasse bestimmte

neue 2,8 Liter-Zweinockenwellen-Motor zur Einführung. Vom gleichen Zeitpunkt an werden nunmehr alle Typen, vom 200 und 200 D angefangen, serienmäßig mit Verbundglas-Frontscheiben geliefert. Endlich! Als Sonderausstattung kann eine Scheinwerfer-Wisch-Waschanlage bestellt werden. Ab Februar 1973 alle Wagen mit Vierspeichen-Sicherheits-Lenkrad.

Ab August 1973 wird als dritter Diesel der Typ 240 D eingeführt. Der wegen seines rauhen Motorlaufs unbefriedigende Typ 220 erhält als neuer Typ 230/4 einen kurzhubigen Vierzylinder-Motor. Zur Unterscheidung von diesem heißt der seitherige, unverändert weitergebaute Typ 230 nunmehr 230/6. Die gesamte Modellreihe erhält einen etwas niedrigeren und breiteren Grill. Zur Serienausstattung gehören nunmehr Automatik-Sitzgurte, Kopfstützen, von innen einstellbarer Außenspiegel sowie profilierte Heckleuchten wie bei der S-Klasse. Verzichtet wurde auf die Ausstellfenster in den Vordertüren. Übergang von der Kupplungs- auf Wandler-Automatic. 2,5 Liter-Motor entfällt. Die Typen 250 und 250 C erhalten den älteren 2,8 Liter-Motor.

Ab Dezember 1973 ist der Typ 200 auf Wunsch, jedoch zum gleichen Preis, auch mit Normalbenzin-Motor erhältlich. Verdichtung 1:8,0, Leistung 85 PS. Keine Benzinkosten-Ersparnis, da Verbrauch entsprechend höher.

Im Juli 1974 wird als vierter Diesel der Typ 240 D 3,0 mit Dreiliter-Fünfzylinder-Dieselmotor vorgestellt. Technisch interessant, doch ob sein Kauf lohnend und sinnvoll ist, bedarf erst der Klärung.

Preise	**200**	**220**	**200 D**	**220 D**	**220 D lang**		
Jan. 1968	DM 11500,–	DM 12000,–	DM 12000,–	DM 12500,–	–		
März 1969	DM 11600,–	DM 12100,–	DM 12100,–	DM 12600,–	DM 18315,–		
Nov. 1969	DM 12155,–	DM 12655,–	DM 12655,–	DM 13155,–	DM 19200,–		
Aug. 1970	DM 12745,–	DM 13165,–	DM 13265,–	DM 13690,–	DM 19960,–		
April 1971	DM 13375,–	DM 13820,–	DM 13930,–	DM 14375,–	DM 20980,–		
Mai 1972	DM 13930,–	DM 14375,–	DM 14430,–	DM 14930,–	DM 21535,–		
März 1973	DM 14545,–	DM 14985,–	DM 14985,–	DM 15485,–	DM 22100,–		
	200	**230/4**	**200 D**	**240 D**	**240 D lang**	**240 D 3,0**	
Aug. 1973	DM 14545,–	DM 15210,–	DM 14985,–	DM 15985,–	DM 22590,–	–	
Febr. 1974	DM 15140,–	DM 15875,–	DM 15585,–	DM 16710,–	DM 23610,–	–	
Aug. 1974	DM 15785,–	DM 16540,–	DM 16240,–	DM 17415,–	DM 24610,–	DM 18815,–	
Febr. 1975	DM 16710,–	DM 17505,–	DM 17185,–	DM 18425,–	DM 26075,–	DM 19915,–	
	230	**230 lang**	**250**			**250 C**	**250 CE**
Jan. 1968	DM 13150,–	–	DM 14630,–			–	–
März 1969	DM 13265,–	DM 18980,–	DM 14765,–			DM 16820,–	DM 17710,–
Nov. 1969	DM 13930,–	DM 19900,–	DM 15430,–			DM 17600,–	DM 18485,–
Aug. 1970	DM 14620,–	DM 20725,–	DM 16185,–			DM 18430,–	DM 19370,–
April 1971	DM 15375,–	DM 21760,–	DM 17040,–			DM 19370,–	DM 20370,–
				280	**280 E**	**280 C**	**280 CE**
Mai 1972	DM 16100,–	DM 22480,–	DM 17875,–	DM 18980,–	DM 20535,–	DM 21425,–	DM 22980,–
März 1973	DM 16765,–	DM 23145,–	DM 18760,–	DM 19925,–	DM 21535,–	DM 22480,–	DM 24090,–
	230/6	**230/6 lang**	**250**				
Aug. 1973	DM 16765,–	DM 23145,–	DM 18760,–	DM 19925,–	DM 21535,–	DM 22480,–	DM 24090,–
Febr. 1974	DM 17485,–	DM 24200,–	DM 19600,–	DM 20825,–	DM 22500,–	DM 23500,–	DM 25175,–
Aug. 1974	DM 18215,–	DM 25230,–	DM 20435,–	DM 21700,–	DM 23455,–	DM 24500,–	DM 26240,–
Febr. 1975	DM 19270,–	DM 26685,–	DM 21625,–	DM 23610,–	DM 25465,–	DM 26555,–	DM 28405,–

Aufpreise Jan. 1968: Automatic + DM 1430,–, Servolenkung + DM 515,–, Stahl-Schiebedach (Limousine) + DM 560,–
Aufpreise Febr. 1975: Automatic + DM 1610,–, Servolenkung + DM 645,–, Stahl-Schiebedach (Limousine) + DM 735,–



Mercedes-Benz
Typ 250
1968–1973
Typ 280 E
1972–1973



Mercedes-Benz
Typ 220 D lang
Typ 230 lang
Limousine 8 Sitze
1968–1973



Mercedes-Benz
Typ 250 C
Typ 250 CE
1968–1973
Typ 280 C
Typ 280 CE
1972–1973



Mercedes-Benz
Typ 240 D Kombi
Typ 230/6 Kombi
(Aufbau Miesen)
ab 1973



Mercedes-Benz
Typ 200
Typ 230/4
Typ 200 D
Typ 220 D
Typ 240 D
Typ 240 D 3,0
Typ 230/6
Typ 250
Typ 280
Typ 280 E
ab 1973

	Mercedes-Benz Typ 200 ab 1968	Mercedes-Benz Typ 220 1968–1973	Mercedes-Benz Typ 230/4 ab 1973
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	87 x 83,6 mm	87 x 92,4 mm	93,75 x 83,6 mm
Hubraum	1988 ccm	2197 ccm	2277 ccm
Leistung	95 PS (70 kW) b. 5000 U/min	105 PS (77 kW) b. 5000 U/min	110 PS (81 kW) b. 4800 U/min
Drehmoment	15,9 mkg bei 2800 U/min	18,2 mkg bei 2800 U/min	19 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1:9	1:9	1:9
Vergaser	1 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDS (44 ∅) Ab Juli 1970: Stromberg 175 CDT (44 ∅)	1 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDS (44 ∅) Ab Juli 1970: Stromberg 175 CDT (44 ∅)	1 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDT (44 ∅)
Ventile	Hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Kette		
Kurbelwellenlager	5		
Kühlung	Pumpe, 10,5 Liter Wasser		
Schmierung	Druckumlauf, 4 bzw. (ab März 1970) 5 Liter Öl		
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 35 A (490 W) oder 55 A (770 W)		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Dreiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder Stockschaltung Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00 Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte Hydraul. Kupplung bzw. (ab Aug. 1973) hydraul. Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	4,08 (12:49) Ab 1970: 3,92 (12:47)	4,08 (12:49) Ab 1970: 3,92 (12:47)	3,69
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Diagonal-Pendelachse, Schräglenker Schraubenfedern, Zusatz-Gummifedern, Drehstab-Stabilisator Auf Wunsch: Hydropneumatische Niveau-Regulierung		
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,6 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn 273 mm ∅ und hinten 279 mm ∅		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm	2750 mm	2750 mm
Spur vorn/hinten	1448/1440 mm	1448/1440 mm	1448/1440 mm
Gesamtmaße	4680 x 1770 x 1440 mm	4680 x 1770 x 1440 mm	4680 x 1770 x 1440 mm
Felgen	$5^{1}/_{2}$ J x 14 HB	$5^{1}/_{2}$ J x 14 HB	$5^{1}/_{2}$ J x 14 HB
Reifen	6,95 oder 175 S 14 (4 PR) Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie: 175 SR 14	6,95 oder 175 S 14 (4 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14	6,95 oder 175 S 14 (4 PR) Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie: 175 SR 14
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter
Wagengewicht	1360 kg Automatic + 40 kg	1360 kg Automatic + 40 kg	1370 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1860 kg	1860 kg	1870 kg
Höchstgeschwindigkeit	163, Automatic 158 km/h	168, Automatic 163 km/h	171, Automatic 166 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16 sec	14 sec	14 sec
Verbrauch/100 km	13,5, Automatic 14,5 l Super	14, Automatic 15 l Super	14,5, Automatic 15,5 l Super
Kraftstofftank	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)

	Mercedes-Benz Typ 200 D ab 1968	Mercedes-Benz Typ 220 D ab 1968	Mercedes-Benz Typ 220 D lang 1968–1973
Motor	Vorkammer-Dieselmotor	Vorkammer-Dieselmotor	
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	
Bohrung x Hub	87 x 83,6 mm	87 x 92,4 mm	
Hubraum	1988 ccm	2197 ccm	
Leistung	55 PS (40 kW) b. 4200 U/min	60 PS (44 kW) b. 4200 U/min	
Drehmoment	11,5 mkg bei 2400 U/min	12,8 mkg bei 2400 U/min	
Verdichtung	1:21	1:21	
Einspritzpumpe	Bosch Vierstempel-Pumpe	Bosch Vierstempel-Pumpe	
Ventile	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb Duplex-Kette	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb Duplex-Kette	
Kurbelwellenlager	5	5	
Kühlung	Pumpe, 10,5 l Wasser	Pumpe, 10,5 l Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 4 bzw. (ab März 1970) 5 Liter Öl	Druckumlauf, 4 bzw. (ab März 1970) 5 Liter Öl	
Batterie	12 V 66 od. 88 Ah (Motorraum)	12 V 88 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 35 oder 55 A	Drehstrom 35 A (490 W) oder 55 A (770 W)	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder (außer für 220 D lang) Stockschaltung Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00 Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder (außer für 220 D lang) Wagenmitte Hydraul. Kupplung bzw. (ab Aug. 1973) hydraul. Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,92	3,92	4,08
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Diagonal-Pendelachse, Schräglenker Schraubenfedern, Zusatz-Gummifedern, Drehstab-Stabilisator Auf Wunsch (Serie bei 220 D lang): Hydropneumatische Niveau-Regulierung		
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,6 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn 273 mm ∅ und hinten 279 mm ∅		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm	2750 mm	3400 mm
Spur vorn/hinten	1448/1440 mm	1448/1440 mm	1448/1440 mm
Gesamtmaße	4680 x 1770 x 1440 mm	4680 x 1770 x 1440 mm	5335 x 1770 x 1485 mm
Felgen	5½ J x 14 HB	5½ J x 14 HB	5½ J x 15 HB
Reifen	6,95 oder 175-14 (4 PR) Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie: 175 SR 14	6,95 oder 175-14 (4 PR) Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie: 175 SR 14	185 HR 15
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter	13,1/13,0 Meter
Wagengewicht	1410 kg Automatic + 40 kg	1410 kg Automatic + 40 kg	1540 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1905 kg	1905 kg	2185 kg
Höchstgeschwindigkeit	130, Automatic 125 km/h	134, Automatic 129 km/h	130, Automatic 125 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	31 sec	29 sec	31 sec
Verbrauch/100 km	9,5, Automatic 10,5 l Diesel	10,5, Automatic 11,5 l Diesel	11, Automatic 12 l Diesel
Kraftstofftank	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)

Mercedes-Benz Typ 240 D ab 1973	Mercedes-Benz Typ 240 D lang ab 1973	Mercedes-Benz Typ 240 D 3,0 ab 1974
Vorkammer-Dieselmotor		Vorkammer-Dieselmotor
4 (Reihe)		5 (Reihe)
91 x 92,4 mm		91 x 92,4 mm
2376 ccm		2971 ccm
65 PS (48 kW) b. 4200 U/min		80 PS (59 kW) b. 4000 U/min
14 mkg bei 2400 U/min		17,5 mkg bei 2400 U/min
1:21		1:21
Bosch Vierstempel-Pumpe		Bosch Fünfstempel-Pumpe
Hängend		Hängend
Obenliegende Nockenwelle		Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Duplex-Kette		Antrieb Duplex-Kette
5		6
Pumpe, 10 l Wasser		Pumpe, 10,8 l Wasser
		Viscose-Ventilatorkupplung
Druckumlauf, 5 Liter Öl		Druckumlauf, 5,5 Liter Öl
12 V 88 Ah (im Motorraum)		12 V 88 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 35 A (490 W) oder 55 A (770 W)		Drehstrom 35 oder 55 A
Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		
Einscheibentrockenkupplung		
Lenkradschaltung oder (außer für 240 D lang) Stockschaltung Wagenmitte		
4 Gang		
I–IV		
I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00		
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder (außer für 240 D lang) Wagenmitte		
Hydraulischer Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe		
I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00		
3,69	3,92	3,46
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Zusatz-Gummifedern, Drehstab-Stabilisator		
Diagonal-Pendelachse, Schräglenker		
Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator		
Auf Wunsch (Serie bei 240 D lang): Hydropneumatische Niveau-Regulierung		
Kugelumlauf (22,7:1), 4,6 Lenkraddrehungen		
Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen		
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		
Scheibenbremsen vorn 273 mm ∅ und hinten 279 mm ∅		
2750 mm	3400 mm	2750 mm
1448/1440 mm	1448/1440 mm	1448/1440 mm
4680 x 1770 x 1440 mm	5335 x 1770 x 1485 mm	4680 x 1770 x 1440 mm
5½ J x 14 HB	5½ J x 15 HB	5½ J x 14 HB
6,95 oder 175-14 (4 PR)	185 HR 15	6,95 oder 175-14 (4 PR)
Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie:		Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie:
175 SR 14		175 SR 14
11,1/11,0 Meter	13,1/13,0 Meter	11,1/11,0 Meter
1425 kg	1555 kg	1465 kg
Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg
1910 kg	2200 kg	1950 kg
138, Automatic 133 km/h	135, Automatic 130 km/h	149, Automatic 144 km/h
25 sec	28 sec	20 sec
11, Automatic 12 l Diesel	11,5, Automatic 12,5 l Diesel	12, Automatic 13 l Diesel
65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)	65 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th>Mercedes-Benz
Typ 230 bzw. 230/6
ab 1968</th><th>Mercedes-Benz
Typ 230 bzw. 230/6 lang
ab 1968</th><th>Mercedes-Benz
Typ 250 und 250 C
1968–1972</th><th>Mercedes-Benz
Typ 250 CE
1968–1972</th></tr>
<tr><td colspan="2">Vergasermotor
6 (Reihe)
81,75 x 72,8 mm
2292 ccm
120 PS (88 kW) b. 5400 U/min
18,2 mkg bei 3600 U/min
1:9
2 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT
mit Startautomatik</td><td>Vergasermotor
6 (Reihe)
82 x 78,8 mm
2496 ccm
130 PS (96 kW) b. 5400 U/min
20,3 mkg bei 3600 U/min
1:9
2 Register-Fallstromvergaser
Zenith 35/40 INAT
mit Startautomatik</td><td>Einspritzmotor
6 (Reihe)
82 x 78,8 mm
2496 ccm
150 PS (110 kW) b. 5500 U/min
21,5 mkg bei 4500 U/min
1:9,5
Elektronisch gesteuerte
Benzineinspritzung
Bosch</td></tr>
<tr><td colspan="2">Hängend
Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Duplex-Kette
4
Pumpe, 10 l Wasser
Viscose Ventilatorkupplung
Druckumlauf, 5,5 Liter Öl
12 V 55 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 55 A (770 W)</td><td colspan="2">Hängend
Obenliegende Nockenwelle
Antrieb Duplex-Kette
7
Pumpe, 10 l Wasser
Viscose Ventilatorkupplung
Druckumlauf, 5,5 Liter Öl
12 V 55 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 55 A (770 W)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Antrieb auf Hinterräder. Dreiteilige Gelenkwelle
Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung oder (außer für 230 bzw. 230/6 lang) Stockschaltung Wagenmitte
4 Gang oder (ab 1969 auf Wunsch) 5 Gang
I–IV bzw. I–V
4 Gang: I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00
5 Gang: I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00, V. 0,87
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder (außer für 230 bzw. 230/6 lang) Wagenmitte
Hydraul. Kupplung bzw. (ab Aug. 1973) hydraul. Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe
I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>Bis 1970: 3,92
Ab 1971: 3,69 bzw.
(bei 5 Gang) 3,92</td><td>4,08. Ab 1971: 3,92</td><td>Bis 1970: 3,92 (5 Gang 4,08)
Ab 1971: 3,69 (5 Gang 3,92)</td><td>Bis 1970: 3,92 (5 Gang 4,08)
Ab 1971: 3,69 (5 Gang 3,92)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Zusatz-Gummifedern, Drehstab-Stabilisator
Diagonal-Pendelachse, Schräglenker
Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator
Auf Wunsch (Serie bei 230 bzw. 230/6 lang): Hydropneumatische Niveau-Regulierung
Kugelumlauf (22,7:1), 4,6 Lenkraddrehungen
Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn 273 mm ∅ und hinten 279 mm ∅</td></tr>
<tr><td>2750 mm
1448/1440 mm
4680 x 1770 x 1440 mm

5½ J x 14 HB
6,95 oder 175 S 14 (4 PR)
Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie:
175 SR 14
11,1/11,0 Meter
1385 kg
Automatic + 40 kg
1885 kg
177, Automatic 172 km/h
14 sec
15, Automatic 16 l Super
65 Liter (im Heck)</td><td>3400 mm
1448/1440 mm
5335 x 1770 x 1485 mm

5½ J x 15 HB
185 HR 15

13,1/13,0 Meter
1515 kg
Automatic + 40 kg
2200 kg
170, Automatic 165 km/h
15 sec
16, Automatic 17 l Super
65 Liter (im Heck)</td><td>2750 mm
1448/1440 mm
4680 x 1770 x 1440 mm
Coupé: 4680 x 1790 x 1395 mm
5½ J x 14 HB
6,95 oder 175 H 14 (6 PR)
Auf Wunsch:
175 SR 14
11,1/11,0 Meter
1410, Coupé 1390 kg
Automatic + 40 kg
1880 kg
185, Automatic 180 km/h
13 sec
16, Automatic 17 l Super
65 Liter (im Heck)</td><td>2750 mm
1448/1440 mm
Coupé: 4680 x 1790 x 1395 mm

5½ J x 14 HB
6,95 oder 175 H 14 (6 PR)
Auf Wunsch:
175 SR 14
11,1/11,0 Meter
Coupé 1410 kg
Automatic + 40 kg
1900 kg
195, Automatic 190 km/h
11 sec
16, Automatic 17 l Super
65 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

	Mercedes-Benz Typ 250 und 250 C ab 1972	Mercedes-Benz Typ 280 und 280 C ab 1972	Mercedes-Benz Typ 280 E und 280 CE ab 1972
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	86,5 x 78,8 mm	86,0 x 78,8 mm	86,0 x 78,8 mm
Hubraum	2778 ccm	2746 ccm	2746 ccm
Leistung	130 PS (96 kW) b. 5000 U/min	160 PS (118 kW) b. 5500 U/min	185 PS (136 kW) b. 6000 U/min
Drehmoment	22 mkg bei 3200 U/min	23 mkg bei 4000 U/min	24,3 mkg bei 4500 U/min
Verdichtung	1:8,7	1:9	1:9
Vergaser bzw. Einspritzung	2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	1 Doppel-Register-Fallstromvergaser Solex 4 A 1 mit Startautomatik	Elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung Bosch
Ventile	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb Duplex-Kette	V-förmig hängend 2 obenliegende Nockenwellen Antrieb Duplex-Kette	
Kurbelwellenlager	7	7	
Kühlung	Pumpe, 10,6 l Wasser Viscose Ventilatorkupplung	Pumpe, 9,7 l Wasser Viscose Ventilatorkupplung	
Schmierung	Druckumlauf, 6 Liter Öl	Druckumlauf, 6 Liter Öl	
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 55 A (770 W)	Drehstrom 55 A (770 W)	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Dreiteilige Gelenkwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung oder Stockschaltung Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang oder (auf Wunsch) 5 Gang		
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V		
Übersetzungen	4 Gang: I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00 5 Gang: I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00, V. 0,87 Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte Hydraul. Kupplung bzw. (ab Aug. 1973) hydraul. Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00		
Antriebs-Übersetzung	3,69 (5 Gang 3,92)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Diagonal-Pendelachse, Schräglenker Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator Auf Wunsch: Hydropneumatische Niveau-Regulierung		
Lenkung	Kugelumlauf (22,7:1), 4,6 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: Kugelumlauf (17,3:1) + Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn 273 mm ∅ und hinten 279 mm ∅		
Allgemeine Daten			
Radstand	2750 mm		
Spur vorn/hinten	1448/1440 mm		
Gesamtmaße	Limousine: 4680 x 1770 x 1440 mm Coupé: 4680 x 1770 x 1395 mm		
Felgen	5½ J x 14 HB	6 J x 14 H 2	6 J x 14 H 2
Reifen	6,95 oder 175 H 14 (6 PR) Auf Wunsch bzw. ab 1975 Serie: 175 SR 14	185 HR 14	185 HR 14
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter	11,1/11,0 Meter
Wagengewicht	1420 kg Automatic + 40 kg	1480 kg Automatic + 40 kg	1480 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1915 kg	1975 kg	1975 kg
Höchstgeschwindigkeit	180, Automatic 175 km/h	190 km/h	200 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	13 sec	11 sec	10 sec
Verbrauch/100 km	16, Automatic 17 l Super	16, Automatic 17 l Super	16, Automatic 17 l Super
Kraftstofftank	65 Liter (im Heck)	78 Liter (im Heck)	78 Liter (im Heck)

Mercedes-Benz Typ 280 SL, 280 SLC (ab 1974)
Mercedes-Benz Typ 350 SL, 350 SLC (ab 1971)
Mercedes-Benz Typ 450 SL, 450 SLC (ab 1973)

Werksinterne Bezeichnung: Typ 107. Als Nachfolger des Typs 280 SL und Vorbote der neuen S-Klasse erschien im April 1971 der Typ 350 SL. Äußere Form sehr gut gelungen: Repräsentativer und vor allem viel harmonischer als beim etwas exaltierten 280 SL seitheriger Bauart. Technisch bemerkenswert vor allem der 3,5 Liter-V8-Motor, die Schräglenker-Pendel-Hinterachse, die 70er-Reifen, das Vierspeichen-Sicherheits-Lenkrad sowie die auch bei Verschmutzung wirksam bleibenden profilierten Heckleuchten. Zum Zweisitzer-Roadster mit abnehmbarem Coupédach kommt im Oktober 1971 der Typ 350 SLC als Viersitzer-Familien-Coupé mit festem Dach, der übrigens auch als Nachfolger der früheren großen SE-Coupés gilt. In seiner äußeren Erscheinung freilich erscheint der 350 SLC nicht so hervorragend gut gelungen wie der SL und auch die früheren SE-Coupés. Im Juli 1972 wird die als Sonderausstattung lieferbare Kupplungs-Viergang-Automatik durch eine Wandler-Dreigang-Automatik ersetzt. Im März 1973 werden die Typen 450 SL und 450 SLC vorgestellt, die den konstruktiv völlig gleichen 4,5 Liter-V8-Motor besitzen, der nicht sehr viel mehr PS-Leistung, aber ein beträchtlich kräftigeres Drehmoment mitbringt und somit den 3,5 Liter-Motor vergleichsweise uninteressant werden läßt. Ab Juli 1974 schließlich sind beide Ausführungen auch als Typen 280 SL und 280 SLC mit dem 2,8 Liter-Sechszylinder-Motor lieferbar, der praktisch nunmehr die Alternative zum 4,5 Liter darstellt, zumal der Sechszylinder bei erheblich geringerem Verbrauch die gleiche Fahrleistung hergibt wie der 3,5 Liter-V8. Der 4,5 Liter-V8 wird übrigens ausschließlich mit Automatic geliefert, während die 280er wahlweise mit 4 Gang-, 5 Gang- oder Automatic-Getriebe zur Verfügung stehen.

Preise	**280 SL**	**280 SLC**	**350 SL**	**350 SLC**	**450 SL**	**450 SLC**
April 1971	–	–	DM 29 970,–	–	–	–
Okt. 1971	–	–	DM 29 970,–	DM 33 690,–	–	–
Mai 1972	–	–	DM 31 415,–	DM 35 635,–	–	–
März 1973	–	–	DM 32 915,–	DM 37 300,–	DM 36 630,–	DM 41 015,–
Febr. 1974	–	–	DM 34 400,–	DM 38 980,–	DM 38 300,–	DM 42 860,–
Aug. 1974	DM 32 445,–	DM 37 220,–	DM 35 845,–	DM 40 615,–	DM 39 900,–	DM 44 670,–
Febr. 1975	DM 34 335,–	DM 39 385,–	DM 37 920,–	DM 42 970,–	DM 42 215,–	DM 47 265,–

Mercedes-Benz Typ 280 S, 280 SE, 280 SEL (ab 1972)
Mercedes-Benz Typ 350 SE, 350 SEL (ab 1972)
Mercedes-Benz Typ 450 SE, 450 SEL (ab 1973)
Mercedes-Benz Typ 450 SEL 6,9 (ab 1975)

Werksinterne Bezeichnung: Typ 116. Die neue S-Klasse von Mercedes-Benz wurde im September 1972 mit den Typen 280 S, 280 SE und 350 SE eingeführt. Sie bedeutet einen ähnlichen Meilenstein in der Geschichte des Hauses wie der 220 S von 1959. (In stilistischer Hinsicht lösen bei Daimler-Benz fast regelmäßig eine hervorragend und eine weniger gut gelungene Generation einander ab.) Die neue S-Klasse jedenfalls ist sowohl technisch als auch stilistisch Weltklasse. Höchstens der englische Jaguar und der französische Citroën können es, jeweils unter etlichen Abstrichen mit ihr aufnehmen. Selbst die besten amerikanischen Wagen sind da in Fahreigenschaften und Fahrsicherheit sowie in bezug auf die Verarbeitung klar unterlegen.

(Allerdings kosten sie weniger, ohne freilich auch entsprechend wirtschaftlicher zu sein.) Neu, wenn auch schon bekannt, ist der 2,8 Liter-Sechszylinder-Zweinockenwellen-Motor ebenso wie der 3,5 Liter-V8. Als wichtige technische Errungenschaft darf man ferner die Schräglenker-Pendelachse betrachten. Bereits das Grundmodell, der 280 S, bietet soviel Leistung, Komfort, Sicherheit, Raum, Perfektion und Qualität, daß es sehr hohen Ansprüchen genügt. Über noch mehr Leistung verfügen zwar der 280 SE sowie die 3,5 und die später hinzugekommenen 4,5 Liter-V8-Motoren, was freilich im praktischen Fahrbetrieb kaum noch Bedeutung haben kann. Die höheren Typenzahlen bringen im Grunde nichts weiter als einen echten oder vermeintlichen Zuwachs an Prestige.

Im März 1973 folgen die weiteren Typen 450 SE und 450 SEL, ausgerüstet mit dem 4,5 Liter-V8-Motor, der kraftvoller und ruhiger läuft als der 3,5 Liter-V8. Beim 450 SEL sind Radstand, hinterer Sitzraum und die Hintertüren 10 cm länger. In entsprechender Ausführung gibt es ab November 1973 den Typ 350 SEL und ab Januar 1974 den Typ 280 SEL. Diese längeren Limousinen kommen hauptsächlich als Chauffeur- oder Firmenwagen in Betracht. In der nunmehrigen Skala der neuen S-Reihe sind ohne Zweifel der 280 S (ohne E!) auf der einen und der 450 SE (oder SEL) auf der anderen Seite die interessantesten Modelle geworden. Die Wahl zwischen diesen beiden ist eine Kostenfrage. Für alles, was dazwischen liegt, spricht im Vergleich zu den beiden genannten Typen wenig oder nichts.

Im Mai 1975 wurde der längst erwartete und vom Werk über ein Jahr lang zurückgestellte Typ 450 SEL 6,9 vorgestellt. Die Produktion begann zwei Monate später. Er ist der Nachfolger des 300 SEL 6,3 und besitzt den gleichen, jedoch auf 6,9 Liter aufgebohrten und mit einem neuen Einspritzsystem versehenen V8-Motor aus dem großen Sechshunderter. Statt der Luftfederung des Vorgängers findet man hier, erstmals in Deutschland angewendet, eine hydropneumatische Federung, also im Prinzip eine Gasfederung mit hydraulischer Niveau-Regulierung. Dieser Wagen läßt einen optimalen Federungskomfort erwarten. Überdies ist er zu höchsten Fahrleistungen befähigt oder, was sicherlich einem Teil seiner Besitzer noch wichtiger sein wird, zu müheloser und äußerst nervenschonender Fortbewegung. Der Preis von 70 000 DM wird diesem Typ eine gewisse Exklusivität sichern, obgleich nicht vergessen sei, daß vom ebenfalls sehr teueren Typ 300 SEL 6,3 damals schon über 6500 Stück unters Volk gebracht werden konnten.

Preise	**280 S**	**280 SE**	**280 SEL**	**350 SE**	**450 SE**	**450 SEL**	**450 SEL 6,9**
Sept. 1972	DM 23 810,–	DM 25 530,–	–	DM 28 860,–	–	–	–
März 1973	DM 25 030,–	DM 26 810,–	–	DM 30 259,–	DM 33 970,–	DM 38 575,–	–
März 1974	DM 26 165,–	DM 28 020,–	DM 30 680,–	DM 31 615,–	DM 35 500,–	DM 40 300,–	–
Aug. 1974	DM 27 260,–	DM 29 200,–	DM 31 970,–	DM 32 950,–	DM 37 000,–	DM 42 000,–	–
Febr. 1975	DM 28 050,–	DM 30 900,–	DM 33 340,–	DM 34 860,–	DM 39 150,–	DM 44 450,–	–
Juli 1975							DM 70 000,–
Aufpreise im Febr. 1975:							
Automatic	DM 1 720,–	DM 1 720,–	DM 1 720,–	DM 1 720,–	Serie	Serie	Serie
5 Gang	DM 780,–	DM 780,–	DM 780,–	–	–	–	–
Schiebedach	DM 1 000,–	DM 1 000,–	DM 1 000,–	DM 1 000,–	DM 1 000,–	DM 1 000,–	DM 1 000,–
Fanfare	DM 180,–	DM 180,–	DM 180,–	DM 180,–	DM 180,–	DM 180,–	
Klimaanlage	DM 2 670,–	DM 2 670,–	DM 2 670,–	DM 2 670,–	DM 2 670,–	DM 2 670,–	
Niveauregulg.	DM 750,–	DM 750,–	DM 750,–	DM 750,–	DM 750,–	DM 750,–	Serie
Verbandkasten	DM 30,–	DM 30,–	DM 30,–	DM 30,–	DM 30,–	DM 30,–	
Feuerlöscher	DM 55,–	DM 55,–	DM 55,–	DM 55,–	DM 55,–	DM 55,–	

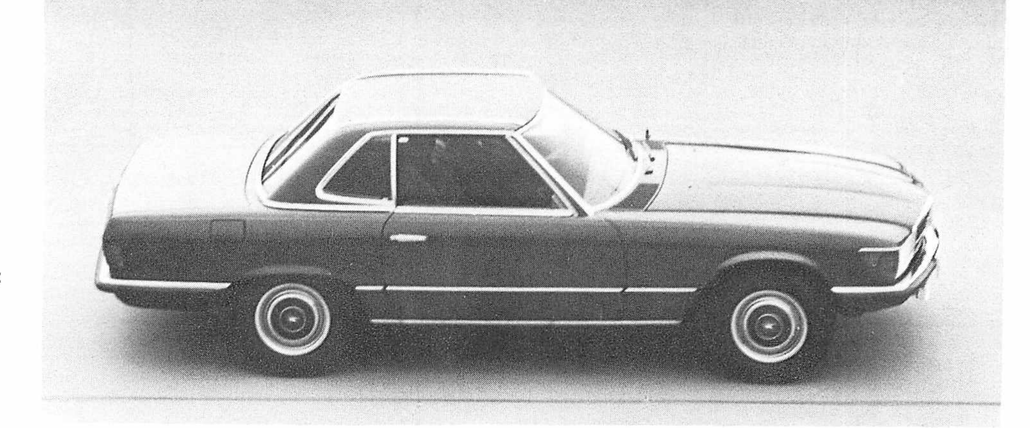
	Mercedes-Benz Typ 280 SL ab 1974	Mercedes-Benz Typ 280 SLC ab 1974
Motor	Einspritzmotor	
Zylinderzahl	6 (Reihe)	
Bohrung x Hub	86,0 x 78,8 mm	
Hubraum	2746 ccm	
Leistung	185 PS (136 kW) bei 6000 U/min	
Drehmoment	24,3 mkg bei 4500 U/min	
Verdichtung	1:9,0	
Einspritzung	Elektronisch gesteuerte Einspritzung (Bosch)	
Ventile	V-förmig hängend 2 obenliegende Nockenwellen Antrieb durch Duplex-Kette	
Kurbelwellenlager	7	
Kühlung	Pumpe, 11 Liter Wasser Viscose Ventilatorkupplung	
Schmierung	Druckumlauf, 6 Liter Öl	
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 55 A (770 W)	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang oder (auf Wunsch) 5 Gang	
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V	
Übersetzungen	4 Gang: I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00 5 Gang: I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00, V. 0,88 Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel Wagenmitte Hydraulischer Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00	
Antriebs-Übersetzung	3,69 (5 Gang 3,92)	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator	
Hinterradaufhängung	Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator	
Lenkung	Kugelumlauf, Servohilfe, 3,3 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn 278 mm Ø und hinten 279 mm Ø	
Allgemeine Daten		
Radstand	2455 mm	2815 mm
Spur vorn/hinten	1452/1440 mm	1452/1440 mm
Gesamtmaße	4380 x 1790 x 1300 mm	4740 x 1790 x 1330 mm
Felgen	6 J x 14	6 J x 14
Reifen	185 HR 14	185 HR 14
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 Meter	11,9/11,7 Meter
Wagengewicht	1560 kg Automatic + 40 kg	1610 kg Automatic + 40 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1920 kg	2040 kg
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h	205 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	9,5, Automatic 10,5 sec	10, Automatic 11 sec
Verbrauch/100 km	16 Liter Super Automatic 17 Liter Super	16 Liter Super Automatic 17 Liter Super
Kraftstofftank	90 Liter (über Hinterachse)	90 Liter (über Hinterachse)

<table>
<tr><th>Mercedes-Benz
Typ 350 SL
ab 1971</th><th>Mercedes-Benz
Typ 350 SLC
ab 1971</th><th>Mercedes-Benz
Typ 450 SL
ab 1973</th><th>Mercedes-Benz
Typ 450 SLC
ab 1973</th></tr>
<tr><td colspan="2">Einspritzmotor</td><td colspan="2">Einspritzmotor</td></tr>
<tr><td colspan="2">V8 (90°-V-Form)</td><td colspan="2">V8 (90°-V-Form)</td></tr>
<tr><td colspan="2">92 x 65,8 mm</td><td colspan="2">92 x 85 mm</td></tr>
<tr><td colspan="2">3499 ccm</td><td colspan="2">4520 ccm</td></tr>
<tr><td colspan="2">200 PS (147 kW) bei 5800 U/min</td><td colspan="2">225 PS (165 kW) bei 5000 U/min</td></tr>
<tr><td colspan="2">29,2 mkg bei 4000 U/min</td><td colspan="2">38,5 mkg bei 3000 U/min</td></tr>
<tr><td colspan="2">1:9,5</td><td colspan="2">1:8,8</td></tr>
<tr><td colspan="2">Elektronisch gesteuerte Einspritzung (Bosch)</td><td colspan="2">Elektronisch gesteuerte Einspritzung (Bosch)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Hängend</td><td colspan="2">Hängend</td></tr>
<tr><td colspan="2">Je Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle</td><td colspan="2">Je Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle</td></tr>
<tr><td colspan="2">Antrieb durch Duplex-Kette</td><td colspan="2">Antrieb durch Duplex-Kette</td></tr>
<tr><td colspan="2">5</td><td colspan="2">5</td></tr>
<tr><td colspan="2">Pumpe, 14,3 Liter Wasser</td><td colspan="2">Pumpe, 15 Liter Wasser</td></tr>
<tr><td colspan="2">Viscose Ventilatorkupplung</td><td colspan="2">Viscose Ventilatorkupplung</td></tr>
<tr><td colspan="2">Druckumlauf, 7,5 Liter Öl</td><td colspan="2">Druckumlauf, 7,5 Liter Öl</td></tr>
<tr><td colspan="2">12 V 66 Ah (im Motorraum)</td><td colspan="2">12 V 66 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Drehstrom 55 A (770 W)</td><td colspan="2">Drehstrom 55 A (770 W)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Gelenkwelle</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Gelenkwelle</td></tr>
<tr><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Schaltstock Wagenmitte</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">4 Gang</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">I–IV</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel Wagenmitte</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Bis Juli 1972: Hydraul. Kupplung + 4 Gang-Planetengetriebe</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00</td><td colspan="2">Automatic. Wählhebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ab Juli 1972: Hydraul. Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe</td><td colspan="2">Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe</td></tr>
<tr><td colspan="2">I. 2,31, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,2fach</td><td colspan="2">I. 2,31, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,2fach</td></tr>
<tr><td colspan="2">3,46</td><td colspan="2">3,07</td></tr>
<tr><td colspan="2">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td><td colspan="2">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td colspan="2">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern</td><td colspan="2">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern</td></tr>
<tr><td colspan="2">Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator</td><td colspan="2">Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="2">Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern</td><td colspan="2">Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern</td></tr>
<tr><td colspan="2">Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator</td><td colspan="2">Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="2">Kugelumlauf, Servohilfe, 3,3 Lenkraddrehungen</td><td colspan="2">Kugelumlauf, Servohilfe, 3,3 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td><td colspan="2">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td></tr>
<tr><td colspan="2">Scheibenbremsen vorn 278 mm ∅ und hinten 279 mm ∅</td><td colspan="2">Scheibenbremsen vorn 278 mm ∅ und hinten 279 mm ∅</td></tr>
<tr><td>2455 mm</td><td>2815 mm</td><td>2455 mm</td><td>2815 mm</td></tr>
<tr><td>1452/1440 mm</td><td>1452/1440 mm</td><td>1452/1440 mm</td><td>1452/1440 mm</td></tr>
<tr><td>4380 x 1790 x 1300 mm</td><td>4740 x 1790 x 1330 mm</td><td>4380 x 1790 x 1300 mm</td><td>4740 x 1790 x 1330 mm</td></tr>
<tr><td>6 1/2 J x 14</td><td>6 1/2 J x 14</td><td>6 1/2 J x 14</td><td>6 1/2 J x 14</td></tr>
<tr><td>205/70 VR 14</td><td>205/70 VR 14</td><td>205/70 VR 14</td><td>205/70 VR 14</td></tr>
<tr><td>10,8/10,6 Meter</td><td>11,9/11,7 Meter</td><td>10,8/10,6 Meter</td><td>11,9/11,7 Meter</td></tr>
<tr><td>1600 kg</td><td>1650 kg</td><td>1640 kg</td><td>1690 kg</td></tr>
<tr><td>Automatic + 40 kg</td><td>Automatic + 40 kg</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1975 kg</td><td>2025 kg</td><td>2015 kg</td><td>2095 kg</td></tr>
<tr><td>212 km/h</td><td>212 km/h</td><td>218 km/h</td><td>218 km/h</td></tr>
<tr><td>9, Automatic 10 sec</td><td>9,5, Automatic 10,5 sec</td><td>Automatic 9,5 sec</td><td>Automatic 9,5 sec</td></tr>
<tr><td>18,5 Liter Super</td><td>18,5 Liter Super</td><td>Automatic 19,5 Liter Super</td><td>Automatic 19,5 Liter Super</td></tr>
<tr><td>Automatic 19,5 Liter Super</td><td>Automatic 19,5 Liter Super</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>90 Liter (über Hinterachse)</td><td>90 Liter (über Hinterachse)</td><td>90 Liter (über Hinterachse)</td><td>90 Liter (über Hinterachse)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>Mercedes-Benz
Typ 280 S
ab 1972</th><th>Mercedes-Benz
Typ 280 SE
ab 1972</th><th>Mercedes-Benz
Typ 280 SEL
ab 1974</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td>Vergasermotor</td><td colspan="2">Einspritzmotor</td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>6 (Reihe)</td><td colspan="2">6 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>86,0 x 78,8 mm</td><td colspan="2">86,0 x 78,8 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>2746 ccm</td><td colspan="2">2746 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>160 PS (118 kW) b. 5500 U/min</td><td colspan="2">185 PS (136 kW) b. 6000 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>23 mkg bei 4000 U/min</td><td colspan="2">24,3 mkg bei 4500 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:9,0</td><td colspan="2">1:9,0</td></tr>
<tr><td>Vergaser bzw.
Einspritzung</td><td>1 Doppel-Register-Fallstrom-
vergaser Solex 4 A 1
mit Startautomatik</td><td colspan="2">Elektronisch gesteuerte Einspritzung (Bosch)</td></tr>
<tr><td>Zündung</td><td></td><td colspan="2">Transistorzündung</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">V-förmig hängend
2 obenliegende Nockenwellen
Antrieb durch Duplex-Kette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">7</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Pumpe, 11 Liter Wasser
Viscose-Ventilatorkupplung</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf, 6 Liter Öl</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="3">12 V 55 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="3">Drehstrom 55 A (770 W)</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">4 Gang oder (auf Wunsch) 5 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–IV bzw. I–V</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">4 Gang: I. 3,90, II. 2,30, III. 1,41, IV. 1,00
5 Gang: I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00, V. 0,88
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte
Hydraulischer Wandler + 4 Gang-Planetengetriebe
I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,00, Wandler 2,2fach</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td colspan="3">3,69 (5 Gang 3,92)</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern
Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern
Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator
Auf Wunsch: Niveau-Regulierung</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Kugelumlauf, Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="3">Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn 278 mm ∅ und hinten 279 mm ∅</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2865 mm</td><td>2865 mm</td><td>2965 mm</td></tr>
<tr><td>Spur vorn/hinten</td><td>1525/1505 mm</td><td>1525/1505 mm</td><td>1525/1505 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4960 x 1870 x 1425 mm</td><td>4960 x 1870 x 1425 mm</td><td>5060 x 1870 x 1430 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>6 J x 14</td><td>6 J x 14</td><td>6 J x 14</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>185 HR 14</td><td>185 HR 14</td><td>185 HR 14</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>11,4/11,4 Meter</td><td>11,4/11,4 Meter</td><td>11,7/11,7 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>1660 kg
Automatic + 40 kg</td><td>1665 kg
Automatic + 40 kg</td><td>1700 kg
Automatic + 40 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>2130 kg</td><td>2135 kg</td><td>2130 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>190 km/h</td><td>200 km/h</td><td>200 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>11,5, Automatic 12,5 sec</td><td>10,5, Automatic 11,5 sec</td><td>10,5, Automatic 11,5 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>16 Liter Super
Automatic 17 Liter Super</td><td>16 Liter Super
Automatic 17 Liter Super</td><td>16 Liter Super
Automatic 17 Liter Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>96 Liter (über Hinterachse)</td><td>96 Liter (über Hinterachse)</td><td>96 Liter (über Hinterachse)</td></tr>
</table>

Mercedes-Benz Typ 350 SE ab 1972	Mercedes-Benz Typ 350 SEL ab 1973	Mercedes-Benz Typ 450 SE ab 1973	Mercedes-Benz Typ 450 SEL ab 1973
Einspritzmotor		Einspritzmotor	
V8 (90°-V-Form)		V8 (90°-V-Form)	
92 x 65,8 mm		92 x 85 mm	
3499 ccm		4520 ccm	
200 PS (147 kW) b. 5800 U/min		225 PS (165 kW) b. 5000 U/min	
29,2 mkg bei 4000 U/min		38,5 mkg bei 3000 U/min	
1:9,5		1:8,8	
Elektronisch gesteuerte Einspritzung (Bosch)		Elektronisch gesteuerte Einspritzung (Bosch)	
Transistorzündung		Transistorzündung	
Hängend		Hängend	
Je Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle		Je Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle	
Antrieb durch Duplex-Kette		Antrieb durch Duplex-Kette	
5		5	
Pumpe, 14,3 Liter Wasser		Pumpe, 15 Liter Wasser	
Viscose-Ventilatorkupplung		Viscose-Ventilatorkupplung	
Druckumlauf, 7,5 Liter Öl		Druckumlauf, 7,5 Liter Öl	
12 V 66 Ah (im Motorraum)		12 V 66 Ah (im Motorraum)	
Drehstrom 55 A (770 W)		Drehstrom 55 A (770 W)	
Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle		Antrieb auf Hinterräder. Zweiteilige Gelenkwelle	
Einscheibentrockenkupplung			
Schaltstock Wagenmitte			
4 Gang			
I–IV			
I. 3,96, II. 2,34, III. 1,43, IV. 1,00			
Auf Wunsch: Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte		Automatic. Wählhebel am Lenkrad oder Wagenmitte	
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe		Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe	
I. 2,31, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,2fach		I. 2,31, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,2fach	
3,46		3,07	
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern			
Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator			
Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern			
Gummi-Zusatzfedern, Drehstab-Stabilisator			
Auf Wunsch: Niveau-Regulierung			
Kugelumlauf, Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen			
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe			
Scheibenbremsen vorn 278 mm ∅ und hinten 279 mm ∅			
2865 mm	2965 mm	2865 mm	2965 mm
1525/1505 mm	1525/1505 mm	1525/1505 mm	1525/1505 mm
4960 x 1870 x 1425 mm	5060 x 1870 x 1430 mm	4960 x 1870 x 1425 mm	5060 x 1870 x 1430 mm
6½ J x 14	6½ J x 14	6½ J x 14	6½ J x 14
205/70 HR 14	205/70 HR 14	205/70 VR 14	205/70 VR 14
11,4/11,4 Meter	11,7/11,7 Meter	11,4/11,4 Meter	11,7/11,7 Meter
1725 kg	1760 kg	1790 kg	1825 kg
Automatic + 40 kg	Automatic + 40 kg		
2195 kg	2195 kg	2260 kg	2275 kg
205 km/h	205 km/h	212 km/h	212 km/h
9,5, Automatic 10,5 sec	9,5, Automatic 10,5 sec	Automatic 10 sec	Automatic 10 sec
19 Liter Super	19 Liter Super	Automatic 20 Liter Super	Automatic 20 Liter Super
Automatic 20 Liter Super	Automatic 20 Liter Super		
96 Liter (über Hinterachse)	96 Liter (über Hinterachse)	96 Liter (über Hinterachse)	96 Liter (über Hinterachse)

Mercedes-Benz
Typ 280 SL
ab 1974
Typ 350 SL
ab 1971
Typ 450 SL
ab 1973



Mercedes-Benz
Typ 280 SLC
ab 1974
Typ 350 SLC
ab 1971
Typ 450 SLC
ab 1973



Mercedes-Benz
Typ 280 S
Typ 280 SE
Typ 350 SE
ab 1972
Typ 450 SE
ab 1973



Mercedes-Benz
Typ 280 SEL
ab 1974
Typ 350 SEL
Typ 450 SEL
ab 1973
Typ 450 SEL 6,9
ab 1975



	Mercedes-Benz Typ 450 SEL 6,9 ab 1975
Motor	Einspritzmotor Daimler-Benz M 100
Zylinderzahl	V8 (90°-V-Form)
Bohrung x Hub	107 x 95 mm
Hubraum	6834 ccm
Leistung	286 PS (210 kW) bei 4250 U/min
Drehmoment	56 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:8,8
Einspritzung	Mechanisch von einem Luftmengenmesser gesteuerte Bosch-Jetronic-Einspritzung ohne motorabhängigen Antrieb
Zündung	Transistorzündung
Ventile	Hängend Für jede Zylinderreihe 1 obenliegende Nockenwelle Antrieb durch je 1 Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	5
Kühlung	Pumpe, 18 Liter Wasser Viscose-Ventilatorkupplung
Schmierung	Trockensumpf, 12 Liter Öl
Batterie	12 V 88 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 1050 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Gelenkwelle
Getriebe	Automatic Wählhebel Wagenmitte Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I. 2,31, II. 1,46, III. 1,00, Wandler 2,2fach
Antriebs-Übersetzung	2,65
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Hydropneumatische Federung mit Federbeinen und Gasfeder-Speichern Drehstab-Stabilisator, Niveau-Regulierung
Hinterradaufhängung	Diagonal-Pendelachse, Schräglenker Hydropneumatische Federung mit Federbeinen und Gasfeder-Speichern Drehstab-Stabilisator, Niveau-Regulierung
Lenkung	Kugelumlauf, Servohilfe
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn und hinten
Allgemeine Daten	
Radstand	2965 mm
Spur vorn/hinten	1521/1505 mm
Gesamtmaße	5060 x 1870 x 1430 mm
Felgen	$6^1/_2$ J x 14
Reifen	215/70 VR 14
Wendekreis links/rechts	11,7/11,7 Meter
Wagengewicht	1985 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	2420 kg
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	8,5 sec
Verbrauch/100 km	22 Liter Super
Kraftstofftank	96 Liter (über Hinterachse)

BMW

Der zweite Weltkrieg hat die Bayerischen Motoren Werke besonders hart betroffen. Das Münchener Werk wurde großenteils demontiert, das Automobilwerk in Eisenach ging völlig verloren. Dennoch wurde 1951/52, erstmalig in München, der Bau von BMW Automobilen wieder aufgenommen. Freilich verlief das Schicksal der Firma, ungeachtet der respektablen Leistungen im Zeichen des Wiederaufbaus, über ein Jahrzehnt lang wenig glückhaft. Unverschuldet war der damalige zeitbedingte Rückgang des Motorradgeschäfts, doch schlimmer wirkte sich aus, daß eine nicht marktgerechte Typenpolitik den Automobilbau zeitweise zu einem geschäftlichen Fiasko werden ließen. Die repräsentativen Sechs- und Achtzylinderwagen waren der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Lande zu weit vorausgeeilt, weshalb ihr Verkaufserfolg bescheiden blieb. Die Isetta brachte auch nicht den erwarteten Gewinn, und der BMW 600 führte erst recht zu beträchtlichen Verlusten. So geriet das Werk 1958 in eine nahezu tödliche Krise und wäre fast für ein Butterbrot von der Daimler-Benz AG. vereinnahmt worden. Daß dies gerade noch vermieden wurde, hat BMW der Treue seiner Aktionäre zu danken, aber auch dem Ansehen und dem Vertrauen, das dem weißblauen Markenzeichen weithin entgegengebracht wird. Maßgeblichen Anteil an der Wiedererlangung einer gefestigten Position hat ferner seit 1962 der damalige Mittelklassewagen („Neue Klasse"), der sich, obschon er jahrelang die Nachsicht seiner Käufer in nicht gerade bescheidenem Maße beanspruchte, überaus gut einführte, wodurch das Werk längst wieder in die Gewinnzone gelangte und auch die jüngste Wirtschaftsrezession ohne Schwierigkeit überstand. 1966 wurde übrigens die Hans Glas GmbH. in Dingolfing übernommen. Das dortige Werk ersetzte BMW durch eine völlig neue Automobilfabrik, die 1973 ihren Betrieb aufnahm und inzwischen mit voller Kapazität arbeitet. Heute werden dort hauptsächlich die Autos der 5er-Reihe gebaut, in München-Milbertshofen die anderen Modelle und in Berlin-Spandau die inzwischen ebenfalls wieder bestens verkäuflichen Motorräder. – Das sind die führenden Männer von BMW seit Kriegsende: Kurt Donath † (1945–1957), Hanns Grewenig † (1949–1957), Dr. Heinrich Richter-Brohm (1957–1960), Dr. Karl Heinz Sonne (1962–1965), Gerhard Wilcke (1965–1969), Eberhard von Kuenheim (ab 1969). Entwicklung und Konstruktion: Fritz Fiedler † (1949–1964), Bernhard Osswald (ab 1965). Verkauf: Paul G. Hahnemann (1961–1971), Robert A. Lutz (1972–1974), Hans-Erdmann Schönbeck (ab 1974). BMW beschäftigt Mitte 1975 etwa 27300 Mitarbeiter.

BMW 501 Sechszylinder (1952–1958)

Erster BMW Personenwagen nach dem Krieg. Hervorragend durchkonstruiertes Fahrgestell. Karosserie nach dem Muster des englischen Austin zwar recht eigenwillig geformt, aber geräumig, übersichtlich und komfortabel eingerichtet. Zweiliter-Sechszylinder-Motor, abgeleitet vom Vorkriegstyp BMW 326, war vom Gewicht und der Klasse des neuen Wagens überfordert. Prototyp auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung April 1951. Serienanlauf November 1952.

Ab März 1954: BMW 501 A und einfacher ausgestatteter BMW 501 B mit weiter erhöhter Motorleistung. Als Sonderausführungen Coupé und Cabriolets der Karosseriefabrik Baur (Stuttgart).

Ab April 1955: Motor auf 2,1 Liter Hubraum aufgebohrt. Ende 1958 lief die Produktion aus, noch 17 Wagen wurden in den drei folgenden Jahren als Nachzügler einzelgefertigt. Insgesamt stellte BMW vom Typ 501 Sechszylinder 8951 Wagen her.

	BMW 501 1952–1953	BMW 501 A BMW 501 B 1954–1955	BMW 501 Sechszylinder 1955–1958
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
Bohrung x Hub	66 x 96 mm	66 x 96 mm	68 x 96 mm
Hubraum	1971 ccm	1971 ccm	2077 ccm
Leistung	65 PS bei 4400 U/min	72 PS bei 4400 U/min	72 PS bei 4500 U/min
Drehmoment	13,2 mkg bei 2000 U/min	13,3 mkg bei 2500 U/min	13,8 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1:6,8	1:6,8	1:7,0
Vergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 PAAJ	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 PAAJ	1 Doppel-Fallstrom-Registervergaser Solex 32 PAJTA
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	4	4	4
Kühlung	Pumpe, 7,25 l Wasser	Pumpe, 7,25 l Wasser	Pumpe, 7,25 l Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 4,5 l Öl	Druckumlauf, 4,5 l Öl	Druckumlauf, 4,5 l Öl
Batterie	12 V 50 Ah (im Motorraum)	12 V 50 Ah (im Motorraum)	12 V 50 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Gleichstrom 160 W	Gleichstrom 160 W	Gleichstrom 160 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 4,24 II. 2,35 III. 1,49 IV. 1,00	I. 4,24 II. 2,35 III. 1,49 IV. 1,00	I. 4,24 II. 2,35 III. 1,49 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,225	4,225	4,551 oder 4,225
Fahrwerk	Rahmen aus Kasten-Längs- und Rohr-Querträgern, mit Boden der Ganzstahlkarosserie verschweißt		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Längs-Federstäbe		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreieck-Schublenker, Längs-Federstäbe		
Lenkung	Kegelrad (gebogene Zahnstange) 16,5:1, 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 284 mm Bremsfläche 840 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 284 mm Bremsfläche 840 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 284 mm Bremsfläche 1050 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	2835 mm	2835 mm	2835 mm
Spur vorn/hinten	1322/1408 mm	1322/1408 mm	1322/1408 mm
Gesamtmaße	4730 x 1780 x 1530 mm	4730 x 1780 x 1530 mm	4730 x 1780 x 1530 mm
Felgen	4,00 E x 16	4,00 E x 16	4,00 E x 16 od. 4½ K x 15
Reifen	5,50 - 16	5,50 - 16	5,50 - 16 oder 6,40 - 15
Wendekreis links/rechts	12 Meter	12 Meter	12 Meter
Wagengewicht	1340 kg	1340 kg	1340 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1725 kg	1725 kg	1800 kg
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	140 km/h	145 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	27 sec	23 sec	
Verbrauch/100 km	12,5 Liter	13 Liter	13 Liter
Kraftstofftank	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)

BMW 502 – 2,6 Liter (1954–1963)
BMW 501 Achtzylinder (1955–1962)
BMW 502 – 3,2 Liter (1955–1962)
BMW 502 – 3,2 Liter Super (1957–1963)

BMW 502: Erster deutscher Achtzylinder-Personenwagen nach dem Krieg. Fahrgestell wie BMW 501, ebenso Karosserie, jedoch mehr Chrom, eingebaute Nebelleuchten, Blinker statt Winker und ab September 1955 Panorama-Heckscheibe. Völlig neuer, Format und Klasse des Wagens entsprechender Leichtmetall-V8-Motor. Vorgestellt Genfer Salon 1954. Gebaut ab Juli 1954 bis März 1964. Typenbezeichnung ab Herbst 1958: BMW 2,6 Luxus. Ab September 1961: BMW 2600 L (mehr Leistung, Scheibenbremsen, runde Heckleuchten).

BMW 501 Achtzylinder: BMW 501 (Karosserie mit kleinerem Heckfenster und ohne zusätzlichen Chrom) mit 2,6 Liter-V8-Motor. Gebaut ab April 1955 bis Sommer 1962. Typenbezeichnung ab Herbst 1958: BMW 2,6. Ab September 1961: BMW 2600 (mehr Leistung, Scheibenbremsen, runde Heckleuchten).

BMW 502 – 3,2 Liter: Gleicher Wagen wie BMW 502, jedoch V8-Motor auf 3,2 Liter aufgebohrt. Vorgestellt Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1955. Gebaut ab Oktober 1955 bis Sommer 1962. Typenbezeichnung ab Herbst 1958: BMW 3,2. Ab September 1961: BMW 3200 L (mehr Leistung, Scheibenbremsen, runde Heckleuchten).

BMW 502 – 3,2 Liter Super: Noch höhere Motorleistung. Gebaut ab April 1957 bis März 1964. Ab Oktober 1959 Scheibenbremsen serienmäßig. Typenbezeichnung ab September 1961: BMW 3200 S (mehr Leistung, runde Heckleuchten).

Insgesamt fertigte BMW im Rahmen dieser Modellreihen rund 9000 Wagen mit 2,6 Liter- und rund 4500 Wagen mit 3,2 Liter-Motor. Die Karosseriefabrik Baur (Stuttgart) lieferte 1954/55 insgesamt 280 Cabriolets und Coupés mit Sechs- und Achtzylinder-Motoren, eingerechnet 50 Viertüren-Cabriolets.

BMW 503 (1956–1959)

Coupé und Cabriolet mit ziemlich langer Motorhaube, insgesamt etwas monströs und flächig ausgefallen. Entwurf: Graf Goertz. Vorgestellt Frankfurter Automobil-Ausstellung 1955. Gebaut Mai 1956 bis März 1959. Gesamtzahl 413 Wagen.

BMW 507 (1956–1959)

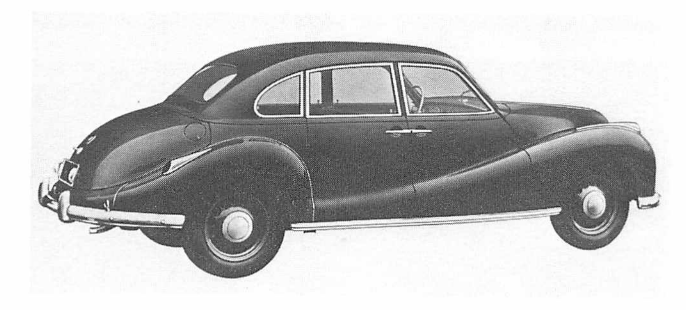
Hinreißend schöner Roadster, der noch 20 Jahre später als Rarität zum ursprünglichen Neupreis gehandelt wird. Entwurf: Graf Goertz. Vorgestellt Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1955. Gebaut November 1956 bis März 1959. Gesamtzahl 250 Wagen. (Etwa 70 existieren heute noch in Europa.)

BMW 3200 CS (1962–1965)

Nachfolger des BMW 503. Karosserie Bertone. Sehr solid gebaut. Wirkte zu seiner Zeit fast zu unauffällig, doch zeigte sich die Brillanz seiner Linie erst beim Vergleich mit dem späteren Werks-Coupé, das er noch 10 Jahre später mühelos in den Schatten

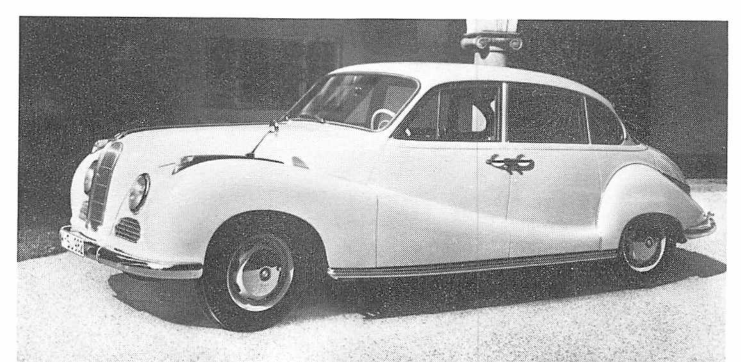
stellt. Auch der BMW 3200 CS ist heute ein unter Kennern hochgeschätztes Modell. Vorgestellt Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1961. Gebaut Februar 1962 bis September 1965. Gesamtzahl 538 Wagen.

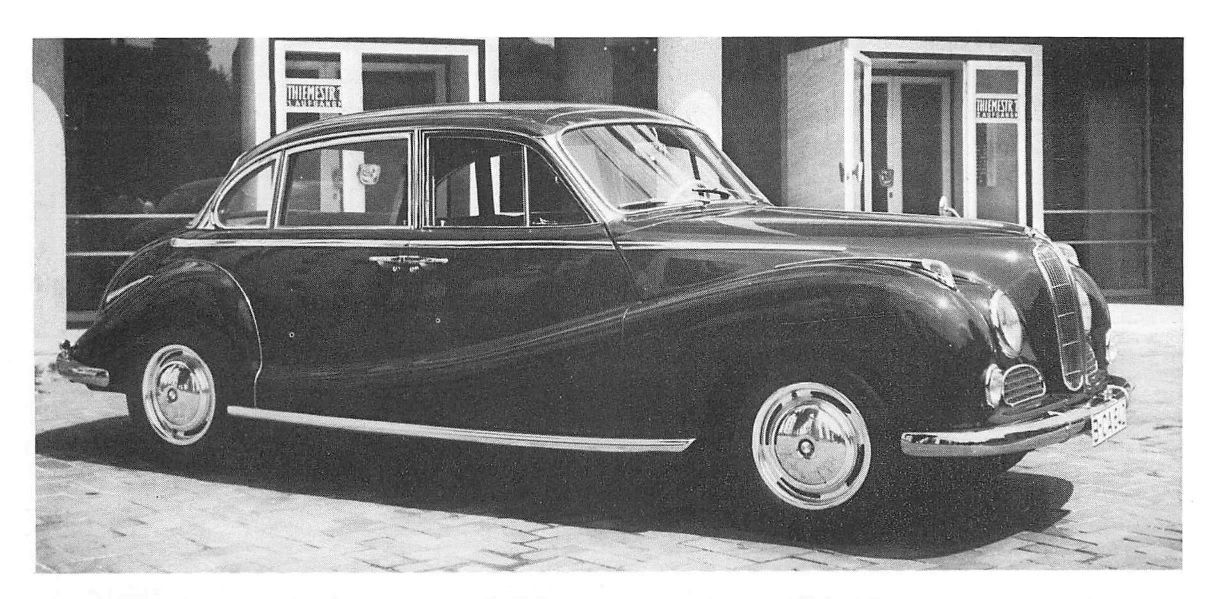
Preise		**BMW 501**					
1952–1953		DM 15 150,– (einschl. Radio)					
	BMW 501 B	**BMW 501 A**			**BMW 501 A Coupé 2/2 Sitze**	**BMW 501 A Cabriolet 2/2 Sitze**	**BMW 501 A Cabriolet 4 Türen**
März 1954	DM 12 680,–	DM 14 180,–			–	–	–
Aug. 1954	DM 11 950,–	DM 13 150,–			DM 18 100,–	DM 18 200,–	DM 18 200,–
		BMW 501 6 Zylinder			**BMW 501 6 Zylinder Coupé 2/2 Sitze**	**BMW 501 6 Zylinder Cabriolet 2/2 Sitze**	
April 1955		DM 12 500,–			DM 17 850,–	DM 17 950,–	
Juli 1956		DM 11 500,–			–	–	
	BMW 501 8 Zylinder	**BMW 502 2,6 Liter**	**BMW 502 3,2 Liter**	**BMW 502 3,2 Liter Super**	**BMW 502 2,6 Liter Coupé 2/2 Sitze**	**BMW 502 2,6 Liter Cabriolet 2/2 Sitze**	**BMW 502 2,6 Liter Cabriolet 4 Türen**
1954	–	DM 17 800,–	–	–	DM 21 800,–	DM 21 900,–	DM 21 900,–
1955	DM 13 950,–	DM 16 450,–	DM 17 850,–	–	DM 20 850,–	DM 20 950,–	–
					BMW 503 Coupé	**BMW 503 Cabriolet**	**BMW 507 Roadster**
1956	DM 14 450,–	DM 16 950,–	DM 18 350,–	–	DM 29 500,–	DM 29 500,–	DM 26 500,–
Sept. 1957	DM 13 450,–	DM 16 450,–	DM 17 850,–	DM 19 770,–	DM 31 500,–	DM 31 500,–	DM 28 500,–
Juli 1958	DM 13 450,–	DM 16 450,–	DM 17 850,–	DM 19 770,–	DM 32 950,–	DM 32 950,–	DM 29 950,–
März 1960	DM 13 450,–	DM 16 450,–	DM 17 850,–	DM 20 240,–	–	–	–
April 1960	DM 15 450,–	DM 17 450,–	DM 18 850,–	DM 21 240,–	–	–	–
	BMW 2600	**BMW 2600 L**	**BMW 3200 L**	**BMW 3200 S**	**BMW 3200 CS**		
1961–1963	DM 16 240,–	DM 18 240,–	DM 19 640,–	DM 21 240,–	DM 29 850,–		



BMW 501
BMW 501 A
BMW 501 B
Limousine 4 Türen
1952–1955

BMW 501
Sechs- und Achtzylinder
Limousine 4 Türen
1955–1958
BMW 2,6 Luxus
Limousine 4 Türen
1958–1961





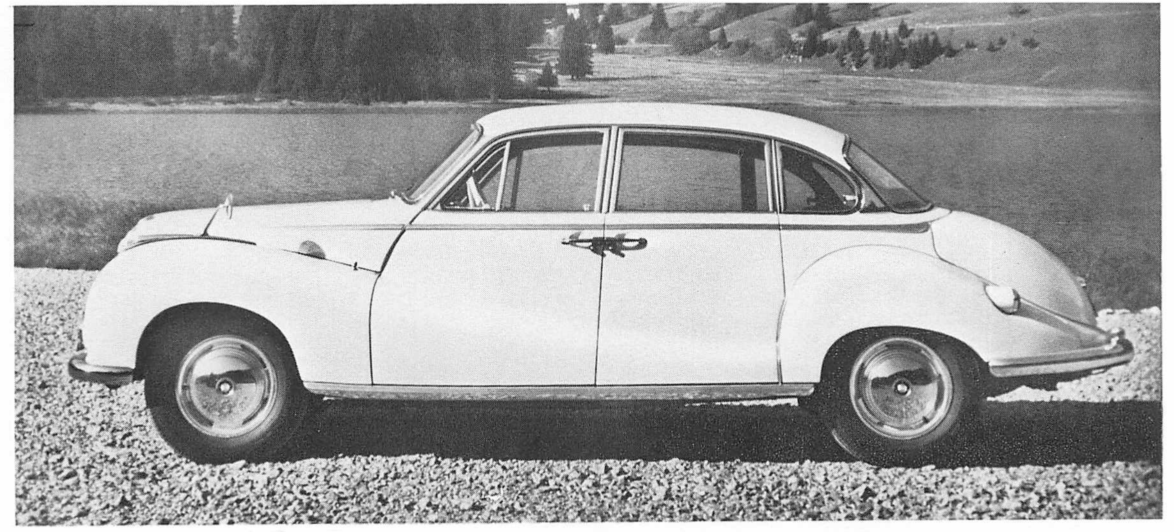


Bild oben:
BMW 502 – 3,2 Liter
BMW 502 – 3,2 Liter Super
Limousine 4 Türen
1955–1961

Bild Mitte:
BMW 2600 L
BMW 3200 L
BMW 3200 S
Limousine 4 Türen
1961–1963



Bild rechts:
BMW 505
Pullman-Limousine
Prototyp 1955

	BMW 502 – 2,6 Liter 1954–1961 BMW 501 Achtzylinder 1955–1961	BMW 502 – 3,2 Liter 1955–1961	BMW 502 – 3,2 Liter Super 1957–1961
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	V8 (90°-V-Form) Leichtmetallblock Nasse Zylinderlaufbüchsen	V8 (90°-V-Form) Leichtmetallblock Nasse Zylinderlaufbüchsen	V8 (90°-V-Form) Leichtmetallblock Nasse Zylinderlaufbüchsen
Bohrung x Hub	74 x 75 mm	82 x 75 mm	82 x 75 mm
Hubraum	2580 ccm	3168 ccm	3168 ccm
Leistung	501: 95 PS bei 4800 U/min 502: 100 PS bei 4800 U/min	120 PS bei 4800 U/min	140 PS bei 4800 U/min
Drehmoment	501: 18,0 mkg bei 2500 U/min 502: 18,4 mkg bei 2500 U/min	21,4 mkg bei 2500 U/min	22,0 mkg bei 3800 U/min
Verdichtung	1:7,0	1:7,2	1:7,3
Vergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 PAAJ Ab 1957: Zenith 32 NDIX	1 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX	2 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	5	5	5
Kühlung	Pumpe, 10 Liter Wasser	Pumpe, 10 Liter Wasser	Pumpe, 10 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 6,5 l Öl	Druckumlauf, 6,5 l Öl	Druckumlauf, 6,5 l Öl
Batterie	12 V 56 Ah (im Motorraum)	12 V 56 Ah (im Motorraum)	12 V 56 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Gleichstrom 160 W	Gleichstrom 160 W	Gleichstrom 200 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,78 II. 2,35 III. 1,49 IV. 1,00	I. 3,78. Ab 1960: 3,71 II. 2,35. Ab 1960: 2,27 III. 1,49 IV. 1,00	I. 3,78. Ab 1960: 3,71 II. 2,35. Ab 1960: 2,27 III. 1,49 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,225	3,89 oder 3,90	3,89 oder 3,90
Fahrwerk	Rahmen aus Kasten-Längs- und Rohr-Querträgern, mit Boden der Ganzstahlkarosserie verschweißt		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Längs-Federstäbe		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreieck-Schublenker, Längs-Federstäbe		
Lenkung	Kegelrad (gebogene Zahnstange) 16,5:1, 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-Ø 284 mm Bremsfläche 1050 cm^2 Ab 1959 auf Wunsch: Servohilfe Ab 1960 auf Wunsch: Scheibenbr. vorn 267 mm Ø mit Servohilfe	Hydraulisch Trommel-Ø 284 mm Bremsfläche 1256 cm^2 Ab 1959 auf Wunsch: Servohilfe Ab 1960 auf Wunsch: Scheibenbr. vorn 267 mm Ø mit Servohilfe	Hydraulisch Trommel-Ø 284 mm Bremsfläche 1256 cm^2 Servohilfe Ab September 1959: Scheibenbr. vorn 267 mm Ø mit Servohilfe
Allgemeine Daten			
Radstand	2835 mm	2835 mm	2835 mm
Spur vorn/hinten	1330/1416 mm	1330/1416 mm	1330/1416 mm
Gesamtmaße	4730 x 1780 x 1530 mm	4730 x 1780 x 1530 mm	4730 x 1780 x 1530 mm
Felgen	$4\frac{1}{2}$ K x 15	$4\frac{1}{2}$ K x 15	$4\frac{1}{2}$ K x 15
Reifen	6,40 S 15 L	6,40 S 15 L	6,40 S 15 L bzw. (ab 1959) 6,50/6,70 H 15 L
Wendekreis links/rechts	12 Meter	12 Meter	12 Meter
Wagengewicht	501: 1430 kg. 502: 1440 kg	1470 kg	1500 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1900 kg	1900 kg	1900 kg. Ab 1959: 2000 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	170 km/h	175 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	17,5 sec	15 sec	14,5 sec
Verbrauch/100 km	14,5 Liter Super	15 Liter Super	16 Liter Super
Kraftstofftank	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)

BMW 501 Cabriolet 4 Türen 5 Sitze (Karosserie Baur) 1954–1955
BMW 501 Cabriolet 2 Türen 2/2 Sitze (Karosserie Baur) 1954–1955

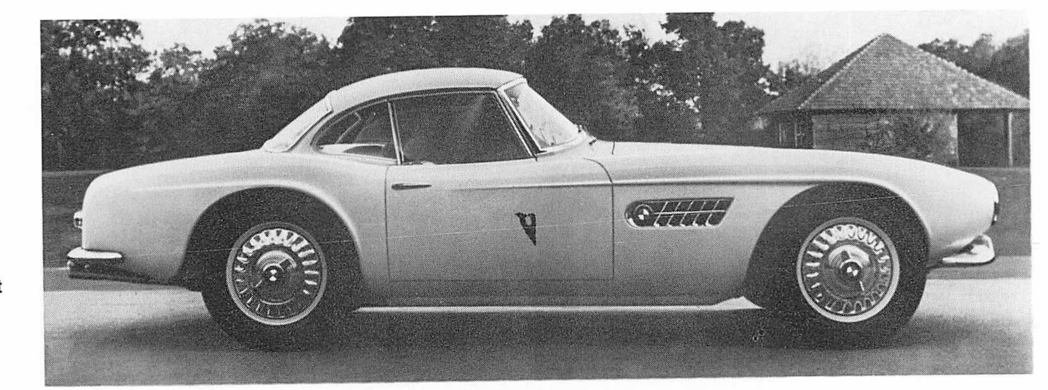
	BMW 2600 1961–1962 BMW 2600 L 1961–1963	BMW 3200 L 1961–1962	BMW 3200 S 1961–1963
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	V8 (90°-V-Form) Leichtmetallblock Nasse Zylinderbüchsen	V8 (90°-V-Form) Leichtmetallblock Nasse Zylinderbüchsen	V8 (90°-V-Form) Leichtmetallblock Nasse Zylinderbüchsen
Bohrung x Hub	74 x 75 mm	82 x 75 mm	82 x 75 mm
Hubraum	2580 ccm	3168 ccm	3168 ccm
Leistung	2600: 100 PS bei 4800 U/min 2600 L: 110 PS bei 4900 U/min	140 PS bei 5400 U/min	160 PS bei 5600 U/min
Drehmoment	2600: 18,5 mkg b. 2500 U/min 2600 L: 18,6 mkg b. 3000 U/min	24,2 mkg bei 3000 U/min	24,5 mkg bei 3600 U/min
Verdichtung	1:7,5	1:9	1:9
Vergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX	1 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 36 NDIX	2 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 36 NDIX
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	5	5	5
Kühlung	Pumpe, 10 Liter Wasser	Pumpe, 10 Liter Wasser	Pumpe, 10 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 6,5 l Öl	Druckumlauf, 6,5 l Öl	Druckumlauf, 6,5 l Öl
Batterie	12 V 56 Ah (im Motorraum)	12 V 56 Ah (im Motorraum)	12 V 56 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Gleichstrom 160 W	Gleichstrom 160 W	Gleichstrom 200 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe	Antrieb auf Hinterräder Getriebe unter Vordersitzen Kurze Kardanwelle zwischen Kupplung und Getriebe
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,71 II. 2,27 III. 1,49 IV. 1,00	I. 3,71 II. 2.27 III. 1,49 IV. 1,00	I. 3,71 II. 2,27 III. 1,49 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,225	3,90	3,90
Fahrwerk	Rahmen aus Kasten-Längs- und Rohr-Querträgern, mit Boden der Ganzstahlkarosserie verschweißt		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Längs-Federstäbe		
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreieck-Schublenker, Längs-Federstäbe		
Lenkung	Kegelrad (gebogene Zahnstange) 16,5:1, 3,5 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch, Servohilfe Scheiben-Ø vorn 267 mm, Trommel-Ø hinten 284 mm Ø		
Allgemeine Daten			
Radstand	2835 mm	2835 mm	2835 mm
Spur vorn/hinten	1330/1416 mm	1330/1416 mm	1330/1416 mm
Gesamtmaße	4730 x 1780 x 1530 mm	4730 x 1780 x 1530 mm	4730 x 1780 x 1530 mm
Felgen	4 1/2 K x 15	4 1/2 K x 15	4 1/2 K x 15
Reifen	6,40 S 15 L	6,40 S 15 L	6,50/6,70 H 15 L
Wendekreis links/rechts	12 Meter	12 Meter	12 Meter
Wagengewicht	1440 kg	1470 kg	1490 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1900 kg	1900 kg	2000 kg
Höchstgeschwindigkeit	2600: 162 km/h 2600 L: 165 km/h	175 km/h	190 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	2600: 17,5 sec 2600 L: 17 sec	14 sec	14 sec
Verbrauch/100 km	14,5 Liter Super	15,5 Liter Super	16 Liter Super
Kraftstofftank	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)



BMW 503
Coupé
2/2 Sitze
1956–1959

BMW 503
Cabriolet
2/2 Sitze
1956–1959





BMW 507
Touring Sport
Roadster
(mit Hardtop)
2 Sitze
1956–1959

BMW 3200 CS
Coupé
4 Sitze
(Karosserie
Bertone)
1962–1965



<table>
<tr><th></th><th colspan="2">BMW 503
1956–1959</th><th>BMW 507
1956–1959</th><th>BMW 3200 CS
1962–1965</th></tr>
<tr><td>**Motor**</td><td colspan="4">Vergasermotor</td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td colspan="4">V8 (90°-V-Form)
Leichtmetallblock. Nasse Zylinderbüchsen</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td colspan="4">82 x 75 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td colspan="4">3168 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td colspan="2">140 PS bei 4800 U/min</td><td>150 PS bei 5000 U/min</td><td>160 PS bei 5600 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td colspan="2">22,0 mkg bei 3800 U/min</td><td>24,0 mkg bei 4000 U/min</td><td>24,5 mkg bei 3600 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td colspan="2">1:7,3</td><td>1:7,8</td><td>1:9</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td colspan="2">2 Doppel-Fallstromvergaser
Zenith 32 NDIX</td><td>2 Doppel-Fallstromvergaser
Zenith 32 NDIX</td><td>2 Doppel-Fallstromvergaser
Zenith 36 NDIX</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="4">Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="4">5</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="4">Pumpe, 10 Liter Wasser</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="4">Druckumlauf, 6,5 Liter Öl</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="4">12 V 56 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="4">Gleichstrom 200 W</td></tr>
<tr><td>**Kraftübertragung**</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder</td><td>Antrieb auf Hinterräder</td><td>Antrieb auf Hinterräder</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td><td>Einscheibentrockenkupplung</td><td>Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="2">Getriebe unter Vordersitzen
Lenkradschaltung
Ab September 1957:
Getriebe mit Motor verblockt
Knüppelschaltung Mitte</td><td>Getriebe mit Motor verblockt
Knüppelschaltung Mitte</td><td>Getriebe unter Vordersitzen
Lenkradschaltung
oder wahlweise
Knüppelschaltung Mitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td>4 Gang</td><td>4 Gang-Sport</td><td>4 Gang</td><td>4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td>I–IV</td><td>I–IV</td><td>I–IV</td><td>I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td>I. 3,78
II. 2,35
III. 1,49
IV. 1,00</td><td>I. 3,540
II. 2,202
III. 1,395
IV. 1,000</td><td>I. 3,387
II. 2,073
III. 1,364
IV. 1,000</td><td>I. 3,71
II. 2,27
III. 1,49
IV. 1,00</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td colspan="2">3,90. Auf Wunsch: 3,42</td><td>3,70, auch 3,42 oder 3,90</td><td>3,90. Auf Wunsch: 3,70</td></tr>
<tr><td>**Fahrwerk**</td><td colspan="3">Rahmen aus Kasten-Längs- und Rohr-Querträgern,
mit Karosseriegerippe verschweißt,
Außenhaut der Karosserie und Türen aus Leichtmetall</td><td>Rahmen aus Kasten-Längs- und Rohr-Querträgern,
mit Karosserie verschweißt</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="2">Doppel-Querlenker
Längs-Federstäbe</td><td>Doppel-Querlenker
Längs-Federstäbe
Stabilisator</td><td>Doppel-Querlenker
Längs-Federstäbe
Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="2">Starrachse
Dreieck-Schublenker
Längs-Federstäbe</td><td>Starrachse
Zug- und Schubstreben
Längs-Federstäbe
Panhardstab</td><td>Starrachse
Zug- und Schubstreben
Längs-Federstäbe
Panhardstab</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="2">Kegelrad 16,5:1
3,5 Lenkraddrehungen</td><td>Kegelrad 16,5:1
3,5 Lenkraddrehungen
Lenkrad axial verstellbar</td><td>Kegelrad 16,5:1
3,5 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="2">Hydraulisch, Servohilfe
Trommel-Ø 284 mm
Bremsfläche 1256 cm^2</td><td>Hydraulisch, Servohilfe
Trommel-Ø 284 mm
Bremsfläche 1256 cm^2</td><td>Hydraulisch, Servohilfe
Scheiben-Ø vorn 267 mm
Trommel-Ø hinten 284 mm</td></tr>
<tr><td>**Allgemeine Daten**</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td colspan="2">2835 mm</td><td>2480 mm</td><td>2835 mm</td></tr>
<tr><td>Spur vorn/hinten</td><td colspan="2">1400/1420 mm</td><td>1445/1425 mm</td><td>1330/1416 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td colspan="2">4750 x 1710 x 1440 mm</td><td>4380 x 1650 x 1300 mm</td><td>4830 x 1720 x 1460 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td colspan="2">4,50 E x 16</td><td>4,50 E x 16</td><td>5 J x 15</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td colspan="2">6,00 H 16 (6 PR)</td><td>6,00 H 16 (6 PR)</td><td>7,00 H 15 L od. 185 HR 15</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td colspan="2">12 Meter</td><td>10,7 Meter</td><td>12 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td colspan="2">1500 kg</td><td>1330 kg</td><td>1500 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td colspan="2">1800 kg</td><td>1500 kg</td><td>1900 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td colspan="2">190 km/h</td><td>H'Achse 3,90: 190 km/h
H'Achse 3,70: 200 km/h
H'Achse 3,42: 220 km/h</td><td>200 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td colspan="2">13 sec</td><td>11,5 sec</td><td>14 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td colspan="2">16 Liter Super</td><td>17 Liter Super</td><td>16 Liter Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td colspan="2">75 Liter (im Heck)</td><td>65 od. 110 Liter (im Heck)</td><td>75 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>



BMW Isetta 1955–1956



BMW Isetta 1957–1962

BMW Isetta (1955–1962)

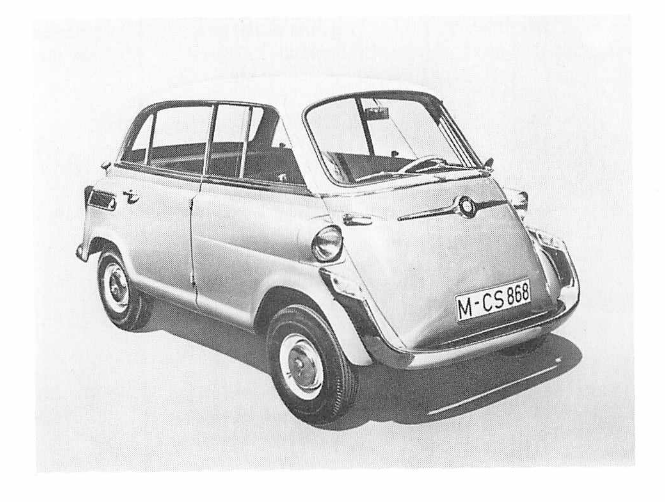
Nach einer Lizenz der italienischen Firma Iso von BMW unter Verwendung des Motorrad-Motors R 25 entwickeltes Kleinfahrzeug. Die BMW Isetta war wohl das solideste und seriöseste unter den zahlreichen Rollermobilen und Kleinstwagen jener Jahre. Gebaut wurde die ursprüngliche Ausführung mit Glaskuppel und Faltdach von April 1955 (Isetta 300 von Februar 1956) bis März 1957, die modernisierte Ausführung mit festem Dach (auf Wunsch mit Faltdach) ab Oktober 1956 bis Mai 1962. Gesamtzahl 160000 Fahrzeuge, davon über die Hälfte mit 250 ccm-Motor (Führerschein IV!). Preise:

Motocoupé 2 Sitze	1955	1956	1957	Okt. 1958
Isetta 250	DM 2580,–	DM 2780,–	DM 2780,–	DM 2695,–
Isetta 300	–	DM 2920,–	DM 2890,–	DM 2795,–

BMW 600 (1957–1959)

Aus der Isetta entwickelter Kleinwagen mit Fronteinstieg und 1 Seitentür hinten rechts. Zweizylinder-Boxermotor abgeleitet aus dem der großen BMW Motorräder. Das Fahrzeug zeichnet sich durch saubere Technik und Verarbeitung aus, wirkt aber in der Gesamtkonzeption wenig überzeugend. Vorgestellt Ende August 1957. Von Dezember 1957 bis November 1959 wurden insgesamt 35000 Fahrzeuge gebaut.

Preis: Limousine 4 Sitze DM 3985,–



BMW 600 1957–1959

	BMW Isetta 250 1955–1962	BMW Isetta 300 1956–1962	BMW 600 1957–1959
Motor			
Zylinderzahl	Viertakt-Einzylinder	Viertakt-Einzylinder	2 Zylinder (Boxer)
Bohrung x Hub	68 x 68 mm	72 x 73 mm	74 x 68 mm
Hubraum	245 ccm	298 ccm	582 ccm
Leistung	12 PS bei 5800 U/min	13 PS bei 5200 U/min	19,5 PS bei 4500 U/min
Drehmoment	1,45 mkg bei 4500 U/min	1,88 mkg bei 4600 U/min	3,9 mkg bei 2800 U/min
Verdichtung	1:6,8	1:7,0	1:6,8
Vergaser	1 Schiebervergaser Bing 1/24. Ab 1957: 1/22	1 Schiebervergaser Bing 1/24. Ab 1957: 1/22	1 Flachstromvergaser Zenith 28 KLP 1
Ventile	Hängend Stoßstange und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Kette	Hängend Stoßstange und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Kette	V-förmig hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder
Kurbelwellenlager	2	2	3
Kühlung	Gebläse - Luft	Gebläse - Luft	Gebläse - Luft
Schmierung	Druckumlauf 1,25, ab Frühj. 1956 1,75 l Öl	Druckumlauf 1,75 Liter Öl	Druckumlauf 2,0 Liter Öl
Batterie	12 V 24 Ah (unter Sitzbank)	12 V 24 Ah (unter Sitzbank)	12 V 24 Ah (unter Rücksitz)
Lichtmaschine	Gleichstrom 130 W	Gleichstrom 130 W	Gleichstrom 130 W
Kraftübertragung	Motor seitlich querstehend hinter rechtem Sitz Antrieb auf Hinterräder (kein Differential) über quer- liegende kurze Gelenkwelle und Duplex-Kette im Ölbad		Hecktriebblock Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel an linker Seitenwand		Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang-Klauengetriebe		4 Gang
Synchronisierung	ohne		I–IV
Übersetzungen	I. 4,35 II. 2,22 III. 1,52 IV. 1,17		I. 3,54 II. 1,94 III. 1,27 IV. 0,846
Antriebs-Übersetzung	2,31		5,43
Fahrwerk	Stahlrohrrahmen Ganzstahlkarosserie mit Fronteinstieg		Stahlrohrrahmen Ganzstahlkarosserie mit Fronteinstieg und 1 Seitentüre hinten rechts
Vorderradaufhängung	Geschobene Längsschwingen Schraubenfedern		Geschobene Längsschwingen Schraubenfedern
Hinterradaufhängung	Schmalspur-Starrachse Viertelelliptik-Ausleger-Blattfedern		Schräglenker Schraubenfedern
Lenkung	Spindel 15,4:1 2,5 Lenkraddrehungen		Spindel 15,4:1 2,5 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 180 mm, 1 Bremstrommel für beide Hinterräder Bremsfläche 324 cm^2		Hydraulisch Trommel-∅ 180 mm Bremsfläche 432 cm^2
Allgemeine Daten			
Radstand	1500 mm		1700 mm
Spur vorn/hinten	1200/520 mm		1220/1160 mm
Gesamtmaße:	1955–1957: 2285 x 1380 x 1340 mm 1956–1962: 2355 x 1380 x 1340 mm		2900 x 1400 x 1375 mm
Felgen	3,00 x 10		3,50 x 10
Reifen	4,80-10		5,20-10
Wendekreis links/rechts	8,3 Meter		8,3 Meter
Wagengewicht	360 kg		550 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	580, zuletzt 600 kg		900 kg
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h		103 km/h
Beschleunigung	0–80 km/h: 40 sec		0–100 km/h: 58 sec
Verbrauch/100 km	5,5 Liter		6 Liter
Kraftstofftank	13 Liter (im Heck)		23 Liter (im Heck)



BMW 700 Limousine 1960–1961



BMW 700 Coupé 1959–1964
BMW 700 Sport 1960–1964



BMW 700 Cabrio 1961–1964



BMW LS Luxus Limousine 1962–1965

BMW LS Coupé 1964–1965



Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung

Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße

Felgen
Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung 0–100 km/h

Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

<table>
<tr><th>BMW 700
1960–1961
BMW 700 Coupé
1959–1964</th><th>BMW 700 Sport
1960–1964</th><th>BMW LS Luxus
1962–1965</th><th>BMW LS Coupé
1964–1965</th></tr>
<tr><td>2 Zylinder (Boxer)
Leichtmetall-Kurbelgehäuse
78 x 73 mm
697 ccm
30 PS bei 5000 U/min
Ab Februar 1963:
32 PS bei 5000 U/min
5,1 mkg bei 3400 U/min
1:7,5
1 Fallstromvergaser
Solex 34 PCI</td><td>2 Zylinder (Boxer)
Leichtmetall-Kurbelgehäuse
78 x 73 mm
697 ccm
40 PS bei 5700 U/min

5,2 mkg bei 4500 U/min
1:9
2 Fallstromvergaser
Solex 34 PCI</td><td>2 Zylinder (Boxer)
Leichtmetall-Kurbelgehäuse
78 x 73 mm
697 ccm
30 PS bei 5000 U/min
Ab Februar 1963:
32 PS bei 5000 U/min
5,1 mkg bei 3400 U/min
1:7,5
1 Fallstromvergaser
Solex 34 PCI</td><td>2 Zylinder (Boxer)
Leichtmetall-Kurbelgehäuse
78 x 73 mm
697 ccm
40 PS bei 5700 U/min

5,2 mkg bei 4500 U/min
1:9
2 Fallstromvergaser
Solex 34 PCI</td></tr>
<tr><td colspan="4">V-förmig hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder
3
Gebläse-Luft
Druckumlauf, 2,0 Liter Öl
12 V 24 Ah (im Motorraum)
Gleichstrom 130 W

Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Stockschalthebel Wagenmitte
4 Gang
I–IV</td></tr>
<tr><td>I. 3,54
II. 1,94
III. 1,27
IV. 0,839
5,43</td><td>Coupé:
ab 1961:
I. 2,667
II. 1,600
III. 1,148
IV. 0,839
5,43

Cabrio:
I. 3,54
II. 1,94
III. 1,27
IV. 0,839
5,43</td><td>I. 3,54
II. 1,94
III. 1,27
IV. 0,839
5,43</td><td>I. 3,54
II. 1,94
III. 1,27
IV. 0,839
5,43</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Geschobene Längsschwingen, Schraubenfedern</td></tr>
<tr><td>Schräglenker
Schraubenfedern</td><td>Schräglenker
Schraubenfedern
Coupé: Stabilisator</td><td>Schräglenker
Schraubenfedern
Gummi-Hohlfedern</td><td>Schräglenker
Schraubenfedern
Gummi-Hohlfedern</td></tr>
<tr><td colspan="4">Zahnstange 17,85:1, 3 Lenkraddrehungen
Hydraulisch. Trommel-Ø 200 mm, Bremsfläche 588 cm^2</td></tr>
<tr><td>2120 mm
1270/1200 mm
Limousine:
3540 x 1480 x 1345 mm
Coupé:
3540 x 1480 x 1270 mm
3,50 x 12
5,20-12

10,1 Meter
640 kg
Limousine: 960 kg
Coupé: 860 kg
Limousine: 120 km/h
Coupé: 125 km/h
Limousine: 30 sec
Coupé: 26,5 sec
7 Liter
30 l (vorn im Wagen)</td><td>2120 mm
1270/1200 mm
Coupé:
3540 x 1480 x 1270 mm
Cabrio:
3540 x 1480 x 1290 mm
3,50 x 12
5,20-12 bzw. (ab
Herbst 1963) 5,50-12
10,1 Meter
650, Cabrio 685 kg
Coupé: 860 kg
Cabrio: 910 kg
135 km/h

20 sec

7,5 Liter Super
30 l (vorn im Wagen)</td><td>2280 mm
1270/1200 mm
3860 x 1480 x 1360 mm

3,50 x 12
5,20-12 bzw. (ab
Herbst 1963) 5,50-12
10,6 Meter
680 kg
1050 kg

120 km/h

33 sec

7,5 Liter Super
30 l (vorn im Wagen)</td><td>2280 mm
1270/1200 mm
3860 x 1480 x 1300 mm

3,50 x 12
5,50-12

10,6 Meter
690 kg
1050 kg

135 km/h

22 sec

7,5 Liter Super
30 l (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>

BMW 700 (1959–1964)
BMW LS (1962–1965)

BMW 700: Vom BMW 600 abgeleiteter Kleinwagen normalen Aussehens. Karosserie-Entwurf Michelotti. Das Coupé wurde ab August 1959 bis April 1964, die Limousine ab Dezember 1959 (Luxus-Limousine ab Januar 1961) bis April 1962 gebaut. Preise:

BMW 700 Limousine 2 Türen	DM 4760,–
BMW 700 Luxus Limousine 2 Türen	DM 4995,–
BMW 700 Coupé 2/2 Sitze	DM 5300,– bzw. (ab 1963) DM 5500,–

BMW 700 Sport: BMW 700 Coupé mit höherer Motorleistung und sportgerechter Ausstattung. Typenbezeichnung ab 1963: BMW 700 CS. Gebaut ab August 1960 bis Mai 1964. BMW 700 Cabrio (Karosserie Baur, Stuttgart) ab September 1961 bis November 1964. Preise:

BMW 700 Sport Coupé 2/2 Sitze	DM 5850,–
BMW 700 Cabrio, Cabriolet 2 Sitze	DM 6950,–

BMW LS: Nachfolger des BMW 700 Limousine. Gleicher Wagen mit längerem Radstand. LS Luxus ab März 1962 bis September 1965. LS mit einfacher Ausstattung ab Februar 1963 bis Dezember 1963. Preise:

BMW LS Limousine 2 Türen	DM 4785,–
BMW LS Luxus Limousine 2 Türen	DM 5320,– bzw. (ab 1964) DM 4985,–

BMW LS Coupé: Nachfolger des BMW 700 Coupé und des BMW 700 Sport. Gleicher Wagen wie letzteres Modell, jedoch längerer Radstand. Ab September 1964 bis September 1965. Preise:

BMW LS Coupé 2/2 Sitze	DM 5850,–

BMW fertigte von allen 700- und LS-Modellen zusammen ab August 1959 bis September 1965 insgesamt 181411 Wagen (etwa 143000 Limousinen, etwa 36000 Coupés und etwa 2500 Cabriolets).

BMW 1500 (1962–1964)
BMW 1600 (1964–1966)
BMW 1800 (1963–1972)
BMW 2000 (1966–1972)

BMW 1500: Beginn einer neuen Modellreihe, welche die Bayerischen Motoren Werke wieder zu neuer Blüte brachte. Prototyp (75 PS, Verdichtung 1:8,2, Reifen 5,90-13, Richtpreis DM 8500,–) auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1961. Zwar war der Prototyp noch längst nicht serienreif, doch fanden Technik und Form des neuen Modells begeisterten Beifall. Allgemeines Urteil: Endlich wieder ein echter BMW! In der Serie war und blieb dann der BMW 1500 allerdings ein mit allzu vielen Problemen behaftetes Automobil. Vorserie ab Februar 1962, reguläre Produktion ab Oktober 1962 bis Dezember 1964. Gesamtzahl 23554 BMW 1500.

BMW 1600: Nachfolger des BMW 1500. Äußerlich kein Unterschied, doch ein in Ausreifung und Detailqualität unvergleichlich besseres Auto. Aber es litt einerseits zu Unrecht unter dem schlechten Ruf des Vorgängers und stand andererseits im Schatten des BMW 1800. Gebaut wurden ab März 1964 bis April 1966 insgesamt 9728 BMW 1600.

BMW 1800: Gleicher Wagen wie der BMW 1600, jedoch größerer Motor und durchgehender Chromstreifen. Vorgestellt wurden BMW 1800 und 1800 TI im September 1963. Die Produktion des ersteren begann sofort, des BMW 1800 TI im Februar 1964. Auch diese beiden Modelle bereiteten im ersten Jahr noch reichlich Kummer. Seit Ende 1964 bis Herbst 1965 war ferner der BMW 1800 TI/SA (= TI/Sport-Ausführung) für DM 13500,– in einer Auflage von nur 200 Stück lieferbar und als Wettbewerbsfahrzeug ausschließlich Lizenzfahrern vorbehalten. Produktion des 1800 TI endete im Herbst 1968, nachdem dieses Modell angesichts des inzwischen herausgekommenen BMW 2000 uninteressant geworden war. Der normale BMW 1800 hingegen behielt weiterhin wegen seiner Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit einen treuen Kundenstamm. Ab August 1968 begann der BMW 1800 seine Hochform durch Übergang auf Kurzhubmotor. Während seither Motorblock und Kolben mit dem 1600, hingegen die Kurbelwelle mit dem 2000 baugleich waren, besitzt der 1800 nunmehr gerade umgekehrt Block und Kolben des 2000 sowie die Kurbelwelle des 1600. Dieser Motor läuft bei gleicher Nennleistung ruhiger, elastischer und drehfreudiger. Neu außerdem Doppel-Zweikreisbremse und schwarzer Grill mit Mittelstreifen. Ab April 1971 Rechteck-Scheinwerfer und äußere Merkmale gleich wie BMW 2000. Ende der Produktion Juli 1972. Insgesamt wurden 147160 BMW 1800 gebaut.

BMW 2000: Ende Januar 1966 erschienen BMW 2000 mit 100 PS- und BMW 2000 TI mit 120 PS-Zweiliter-Motor. BMW 2000 mit Rechteck-Scheinwerfern. BMW 2000 TI behielt Gesicht des BMW 1800, was jedoch wenig Anklang fand, weshalb ab Juli 1966 BMW 2000 tilux mit Rechteck-Scheinwerfern erschien und BMW 2000 TI im Sommer 1968 aus dem Programm genommen wurde. Ab August 1968 alle Modelle mit Doppel-Zweikreisbremse. BMW 2000 tilux lief bis März 1970. Als dessen Nachfolger gab es ab Ende 1969 den BMW 2000 tii mit Einspritzmotor, der jedoch wegen seines hohen Preises und der im Verhältnis dazu nur unwesentlich höheren Leistung wenig Anklang fand. Gleichbleibender Beliebtheit und hoher Wertschätzung bis zuletzt erfreute sich hingegen der normale BMW 2000. Die Produktion des BMW 2000 und des 2000 tii endete im Juni 1972. Insgesamt wurden 143464 BMW 2000 Limousinen aller Ausführungen gebaut, darunter nur 1952 BMW 2000 tii.

BMW 2000 C, 2000 CS (1965–1969)

Noch vor den BMW 2000 Limousinen erschien im Juni 1965 das Coupé, entwickelt bei BMW und gebaut bei Karmann. Formgebung weniger überzeugend als bei der Limousine. Gebaut wurden bis Sommer 1969 insgesamt 2837 BMW 2000 C (meist mit Automatic) und 8883 BMW 2000 CS.

Preise	**BMW 1500**	**BMW 1800**	**BMW 1800 TI**			
Okt. 1962	DM 9485,–	–	–			
Sept. 1963	DM 9485,–	DM 9985,–	–			
	BMW 1600			**BMW 2000**	**BMW 2000 tilux**	**BMW 2000 CS**
März 1964	DM 9485,–	DM 9985,–	DM 10960,–	–	–	–
1965	DM 9485,–	DM 9985,–	DM 10960,–	–	–	DM 17000,–
April 1966	DM 9685,–	DM 10400,–	DM 11160,–	DM 11475,–	DM 12750,–	DM 17500,–
Aug. 1968	–	DM 10715,–	–	DM 11800,–	DM 12865,–	DM 17660,–
Nov. 1969	–	DM 11580,–	–	DM 12680,–	DM 13765,–	–
					BMW 2000 tii	
Juli 1970	–	DM 11580,–	–	DM 12680,–	DM 14290,–	–
Sept. 1971	–	DM 12370,–	–	DM 13290,–	DM 14960,–	–
Jan. 1972	–	DM 12870,–	–	DM 13790,–	DM 15460,–	–

Automatic (nur für BMW 1800 und 2000) + DM 1200,–

	BMW 1500 1962–1964	BMW 1600 1964–1966
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
Bohrung x Hub	82 x 71 mm	84 x 71 mm
Hubraum	1499 ccm	1573 ccm
Leistung	80 PS bei 5700 U/min	83 PS bei 5500 U/min
Drehmoment	12,0 mkg bei 3000 U/min	12,6 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:8,8	1:8,6
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 34 PICB. 1964: Solex 36-40 PDSI	1 Fallstromvergaser Solex 36-40 PDSI
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette	
Kurbelwellenlager	5	
Kühlung	Pumpe, 7 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 4,25 l Öl	Druckumlauf, 4,25 l Öl
Batterie	6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Gleichstrom 200 W	Gleichstrom 250 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Kurze Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Kurze Kardanwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,816 II. 2,170 III. 1,355 IV. 1,000	I. 3,816 II. 2,070 III. 1,330 IV. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,375	4,275
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine Schraubenfedern	
Hinterradaufhängung	Schräglenker Schraubenfedern	
Lenkung	Schnecke 17,58:1 3,75 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulik Scheibenbremsen vorn 268 mm Ø Trommelbremsen hinten 250 mm Ø	
Allgemeine Daten		
Radstand	2550 mm	2550 mm
Spur vorn/hinten	1320/1366 mm	1320/1366 mm
Gesamtmaße	4500 x 1710 x 1450 mm	4500 x 1710 x 1450 mm
Felgen	$4^1/_2$ J x 14	$4^1/_2$ J x 14
Reifen	6,00-14 Auf Wunsch: 165 SR 14	6,00 S 14 Auf Wunsch: 165 SR 14
Wendekreis links/rechts	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter
Wagengewicht	1060 kg	1070 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1450 kg	1450 kg
Höchstgeschwindigkeit	148 km/h	155 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16 sec	14 sec
Verbrauch/100 km	11 bzw. (ab 1964) 11,5 Liter Super	12 Liter Super
Kraftstofftank	53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)

BMW 1800 1963–1968	BMW 1800 TI 1964–1966	BMW 1800 TI/SA 1964–1965	BMW 1800 1968–1972
Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
84 x 80 mm	84 x 80 mm	84 x 80 mm	89 x 71 mm
1773 ccm	1773 ccm	1773 ccm	1766 ccm
90 PS bei 5250 U/min	110 PS bei 5800 U/min	130 PS bei 6100 U/min	90 PS bei 5250 U/min
14,6 mkg bei 3000 U/min	15,1 mkg bei 4000 U/min	16,0 mkg bei 5250 U/min	14,6 mkg bei 3000 U/min
1:8,6	1:9,5	1:10,5	1:8,6
1 Fallstromvergaser	2 Doppel-Flachstromvergaser	2 Doppel-Flachstromvergaser	1 Fallstromvergaser
Solex 36-40 PDSI	Solex 40 PHH	Weber 45 DCOE	Solex 36-40 PDSI
V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette			
5			
Pumpe, 7 Liter Wasser			
Druckumlauf, 4,25 l Öl	Druckumlauf, 5,25 l Öl	Druckumlauf, 5,25 l Öl	Druckumlauf, 4,25 l Öl
6 V 77 Ah (im Motorraum)	6 V 66 Ah (im Motorraum)	6 V 66 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Gleichstrom 250 W	Drehstrom 360 W	Drehstrom 360 W	Drehstrom 490 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Kurze Kardanwelle	Kurze Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	5 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–V	I–IV
I. 3,816	I. 3,816	I. 3,330	I. 3,835
II. 2,070	II. 2,070	II. 2,150	II. 2,053
III. 1,330	III. 1,330	III. 1,565	III, 1,345
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,225	IV. 1,000
		V. 1,000	
Ab 1966 auf Wunsch:		Auf Wunsch:	Auf Wunsch:
ZF Automatic		Sperrdifferential	ZF Automatic
Hydraulischer Wandler +			Hydraulischer Wandler +
3 Gang-Planetengetriebe			3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel Wagenmitte			Wählhebel Wagenmitte
I. 2,56, II. 1,52, III. 1,0			I. 2,56, II. 1,52, III. 1,0
Wandler 1,94 fach			Wandler 1,94 fach
4,22, Automatic 4,11	4,11 oder auch 3,89	4,11, 4,22, 4,75 oder 5,86	4,11
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine	McPherson-Federbeine	McPherson-Federbeine	McPherson-Federbeine
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Auf Wunsch: Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Auf Wunsch: Stabilisator
Schräglenker	Schräglenker	Schräglenker	Schräglenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
	Auf Wunsch: Stabilisator	Stabilisator	Auf Wunsch: Stabilisator
Schnecke 17,58:1	Schnecke 17,58:1	Schnecke 14,5:1	Schnecke 17,58:1
3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen	3 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen
Hydraulik, Servohilfe	Hydraulik, Servohilfe,	Hydraulik, Servohilfe	Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servo
Scheibenbr. vorn 268 mm Ø	Scheibenbr. vorn 268 mm Ø	Scheibenbr. vorn 272 mm Ø	Scheibenbr. vorn 272 mm Ø
Trommelbr. hint. 250 mm Ø	Trommelbr. hint. 250 mm Ø	Trommelbr. hint. 250 mm Ø	Trommelbr. hint. 250 mm Ø
2550 mm	2550 mm	2550 mm	2550 mm
1320/1366 mm	1330/1376 mm	1330/1376 mm	1330/1376 mm
4500 x 1710 x 1450 mm	4500 x 1710 x 1450 mm	4500 x 1710 x 1450 mm	4500 x 1710 x 1450 mm
4½ J x 14	5 JK x 14	5 JK x 14	5 J x 14
6,00 S 14	6,00 S 14	165 HR 14 od. 6,00-14 Racing	6,45/165 S 14. Auf Wunsch bzw. ab Juli 1970 Serie: 165 SR 14
Auf Wunsch: 165 SR 14	Auf Wunsch: 165 SR 14		
10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter
1090 kg	1120 kg	1050 kg	1130 kg
1470 kg	1440 kg	1440 kg	1500 kg. Ab 1971: 1550 kg
162, Automatic 158 km/h	175 km/h	186 km/h	166, Automatic 162 km/h
13, Automatic 15 sec	11 sec	9 sec	13, Automatic 15 sec
12, Automatic 13 Liter Super	14 Liter Super	16 Liter Super	12, Automatic 13 Liter Super
53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)
		Auf Wunsch: 105 Liter	

	BMW 2000 C 1965–1969	BMW 2000 CS 1965–1969
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
Bohrung x Hub	89 x 80 mm	89 x 80 mm
Hubraum	1990 ccm	1990 ccm
Leistung	100 PS bei 5500 U/min	120 PS bei 5500 U/min
Drehmoment	16,0 mkg bei 3000 U/min	17,0 mkg bei 3600 U/min
Verdichtung	1:8,5	1:9,3
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 40 PDSI	2 Doppel-Flachstromvergaser Solex 40 PHH
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	5	5
Kühlung	Pumpe, 7 Liter Wasser	Pumpe, 7 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,835 II. 2,053 III. 1,345 IV. 1,000 Auf Wunsch: ZF Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte I. 2,56, II. 1,52, III. 1,0 Wandler 1,94 fach	I. 3,835 II. 2,053 III. 1,345 IV. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,11	3,90
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	McPherson-Federbeine Schraubenfedern Stabilisator
Hinterradaufhängung	Schräglenker Schraubenfedern Auf Wunsch: Stabilisator	Schräglenker Schraubenfedern Stabilisator
Lenkung	Schnecke 17,58:1 3,75 Lenkraddrehungen	Schnecke 17,58:1 3,75 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulik, Servohilfe Ab Juli 1968: Doppel-Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø Trommelbremsen hinten 250 mm Ø	Hydraulik, Servohilfe Ab Juli 1968: Doppel-Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø Trommelbremsen hinten 250 mm Ø
Allgemeine Daten		
Radstand	2550 mm	2550 mm
Spur vorn/hinten	1330/1376 mm	1330/1376 mm
Gesamtmaße	4530 x 1675 x 1360 mm	4530 x 1675 x 1360 mm
Felgen	$5^1/_2$ J x 14	$5^1/_2$ J x 14
Reifen	6,95/175 S 14 (4 PR) Auf Wunsch: 175 SR 14	6,95/175 H 14 (6 PR) Auf Wunsch: 175 HR 14
Wendekreis links/rechts	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter
Wagengewicht	1200, Automatic 1220 kg	1200 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1580 kg	1580 kg
Höchstgeschwindigkeit	172, Automatic 168 km/h	185 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	13, Automatic 14 sec	12 sec
Verbrauch/100 km	13, Automatic 13,5 Liter Super	13,5 Liter Super
Kraftstofftank	53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)

BMW 2000 1966–1972	BMW 2000 TI 1966–1968 BMW 2000 tilux 1966–1970	BMW 2000 tii 1969–1972
Vergasermotor	Vergasermotor	Einspritzmotor
4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
89 x 80 mm	89 x 80 mm	89 x 80 mm
1990 ccm	1990 ccm	1990 ccm
100 PS bei 5500 U/min	120 PS bei 5500 U/min	130 PS bei 5800 U/min
16,0 mkg bei 3000 U/min	17,0 mkg bei 3600 U/min	18,1 mkg bei 4500 U/min
1:8,5	1:9,3	1:9,5
1 Fallstromvergaser Solex 40 PDSI	2 Doppel-Flachstromvergaser Solex 40 PHH	Einspritzpumpe Kugelfischer PL 04
V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette		
5		
Pumpe, 7 Liter Wasser		
Druckumlauf, 4,25 Liter Öl		
12 V 44 Ah (im Motorraum)		
Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W	Drehstrom 630 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV
I. 3,835	I. 3,835	I. 3,835
II. 2,053	II. 2,053	II. 2,053
III. 1,345	III. 1,345	III. 1,345
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000
Auf Wunsch: ZF Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte I. 2,56, II. 1,52, III. 1,0 Wandler 1,94 fach		
4,11	3,90	3,90
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine	McPherson-Federbeine	McPherson-Federbeine
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Ab Aug. 1968 auf Wunsch: Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Schräglenker	Schräglenker	Schräglenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Auf Wunsch: Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Schnecke 17,58:1	Schnecke 17,58:1	Schnecke 17,58:1
3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen
Hydraulik, Servohilfe Ab Juli 1968: Doppel-Zweikreis-Hydraulik	Hydraulik, Servohilfe Ab Juli 1968: Doppel-Zweikreis-Hydraulik	Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø	Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø	Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø
Trommelbremsen hinten 250 mm Ø	Trommelbremsen hinten 250 mm Ø	Trommelbremsen hinten 250 mm Ø
2550 mm	2550 mm	2550 mm
1330/1376 mm	1330/1376 mm	1330/1376 mm
4500 x 1710 x 1450 mm	4500 x 1710 x 1450 mm	4500 x 1710 x 1450 mm
5 J x 14	5½ J x 14	5½ J x 14
6,45/165 S 14 (4 PR). Auf Wunsch bzw. ab Juli 1970 Serie: 165 SR 14	6,95/175 H 14 (6 PR). Auf Wunsch: 175 SR oder HR 14	175 HR 14
10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter
1170, Automatic 1190 kg	TI 1150, tilux 1170 kg	1170 kg
1550 kg	1540 kg	1560 kg
168, Automatic 164 km/h	181 km/h	185 km/h
13, Automatic 14 sec	12 sec	11 sec
13, Automatic 13,5 Liter Super	13,5 Liter Super	13,5 Liter Super
53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)



BMW 1500
Limousine 4 Türen
1962–1964
BMW 1600
Limousine 4 Türen
1964–1966



BMW 1800
Limousine 4 Türen
1963–1968



BMW 1800
Limousine 4 Türen
1968–1971



BMW 1800 TI
Limousine 4 Türen
1964–1968
BMW 2000 TI
Limousine 4 Türen
1966–1968

BMW 2000 C
BMW 2000 CS
Coupé 4 Sitze
1965–1969



BMW 2000 C
BMW 2000 CS
Coupé 4 Sitze
1965–1969



BMW 2000
Limousine 4 Türen
1966–1971
BMW 2000 tilux
Limousine 4 Türen
1966–1970
BMW 2000 tii
Limousine 4 Türen
1969–1971



BMW 1800
BMW 2000
BMW 2000 tii
Limousine 4 Türen
1971–1972





BMW 1600-2
Limousine 2 Türen
1966–1971

BMW 1600-2, 1602 (1966–1975)
BMW 1802 (1971–1975)
BMW 2002 (1968–1975)
BMW 1502 (ab 1975)

Modellreihe mit kleinerer Karosserie, aber gleichen Motoren und ähnlichem Fahrwerk wie BMW 1600/1800/2000 Viertüren-Limousinen. Kleinere Zweitüren-Limousine von Coupé-ähnlicher Beschaffenheit, wenn auch stilistisch ohne jede Brillanz. Dennoch fand die 02-Modellreihe eine begeisterte Kundschaft, welche das sportliche Leistungsvermögen dieser Wagen und oft gerade auch ihre äußere Unscheinbarkeit schätzte.

Vorgestellt wurde der BMW 1600-2 (2 zur Unterscheidung vom größeren BMW 1600 mit 4 Türen) auf dem Genfer Salon im März 1966. Die Produktion begann wenige Wochen später. Im September 1967 folgte der BMW 1600 TI mit Zweivergasermotor, Servobremse, Stabilisatoren, hinteren Ausstellfenstern und Drehzahlmesser. Er lebte allerdings nur bis November 1968, denn inzwischen gab es bereits den BMW 2002 und 2002 ti. Ab September 1967 erhielt der 1600-2 die 12 Volt-Elektrik mit Drehstrom-Lichtmaschine, ab September 1968 Doppel-Zweikreisbremse mit Servohilfe. Ab April 1971 lautete die Typenbezeichnung BMW 1602. Von da an erhielt er, wie die gesamte Modellreihe, zusätzliche seitliche Gummileisten in Höhe der Stoßfänger.

Den BMW 2002 mit Zweiliter-Motor gab es seit Januar 1968. Im September 1968 erhielt er die Zweikreisbremse, ab September 1969 war er mit Automatic erhältlich und ab April 1971 trug auch er die seitlichen Gummileisten. Als Nachfolger für den 1600 TI gab es ab September 1968 den BMW 2002 ti mit Zweivergasermotor, der seinerseits im Februar 1971 durch den BMW 2002 tii mit Einspritzmotor abgelöst wurde.

Ab März 1971 war der BMW 1802 mit 1,8 Liter-Kurzhubmotor erhältlich, der bald zur meistverkauften Ausführung dieser Modellreihe wurde.

Als Kombi-Limousinen mit 2 Seitentüren und großer, oben angeschlagener Heckklappe erschienen im Februar 1971 der BMW 1600, 2000 und 2000 tii Touring. Dazu kam im September 1971 der 1800 Touring, wogegen im September 1972 der 1600 Touring entfiel. Ab 1973 lautete die Modellbezeichnung BMW Touring 1802, 2002 und 2002 tii. Die Touring-Modelle boten zwar einige praktische Vorteile, fuhren sich aber wegen ihrer Hecklastigkeit und Windempfindlichkeit weniger angenehm als die normalen Limousinen. Sie verkauften sich längst nicht so gut wie erwartet, weshalb sie im Juli 1974 wieder aus dem Programm verschwanden.

Sehr bald schon, nämlich bereits im September 1967, erschien das BMW 1600 Cabriolet (Karosserie Baur, Stuttgart) mit voll versenkbarem Verdeck. Es wurde im April 1971 durch das BMW 2002 Cabriolet mit Überrollbügel ersetzt. Letzteres bietet zwar mehr passive Sicherheit sowie mehr Festigkeit, die den Einbau des stärkeren Motors erlaubt, andererseits aber nicht mehr den Genuß des völlig offenen Fahrens. Von 1967 bis 1975 hat Baur etwa 4000 Cabriolets hergestellt.

Ab September 1973 wurde die gesamte Modellreihe überarbeitet, äußerlich erkennbar am schwarzen Grill, Kopfstützen, Sitzgurte sowie eckigen statt runden Heckleuchten bei den Limousinen und runden Heckleuchten beim Touring.

Zur Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1973 erschien als zusätzliches Modell der BMW 2002 turbo, bestückt mit Einspritzmotor und Abgas-Turbolader, Leistung 170 PS. Die poppig angemalte Sportlimousine stieß allein schon wegen der ursprünglich dafür vorgesehenen Spiegelschrift auf dem Frontspoiler auf heftige Kritik, und der Zeitpunkt ihrer Vorstellung war denkbar unglücklich gewählt (Ölkrise, Wirtschaftsrezession). Zudem enttäuschten die Leistungen des Wagens in den normalen Fahrbereichen. Nur 1670 BMW turbo wurden bis zur Produktionseinstellung Ende 1974 ausgeliefert.

Im Januar 1975 verfiel das Werk ins andere Extrem und brachte einen abgemagerten 1602 als BMW 1502 heraus. Dieses Sparmodell, nur etwa 1000 DM billiger als der 1602, fand noch erstaunlich viel Anklang, obwohl bereits bekannt war, daß die 02-Reihe bald durch den neuen BMW 316/318/320 abgelöst würde, was dann ja auch im Juli 1975 geschah. BMW will allerdings den 1502 noch eine Zeitlang weiterbauen.

Insgesamt erreichte die 02-Reihe die stattliche Auflage von 750000 Stück.

Preise	**BMW 1600-2**			**BMW 1600 TI**		**BMW 1600 Cabriolet**	
März 1966	DM 8650,–			–		–	
Sept. 1967	DM 8650,–			DM 9950,–		DM 11980,–	
			BMW 2002				
Jan. 1968	DM 8680,–		DM 9400,–	DM 10035,–		DM 11980,–	
Juli 1968	DM 8760,–		DM 9480,–	DM 10125,–		DM 12090,–	
				BMW 2002 ti			
Okt. 1968	DM 8760,–		DM 9480,–	DM 10990,–		DM 12090,–	
Nov. 1969	DM 9280,–		DM 9980,–	DM 11990,–		DM 13255,–	
Jan. 1971	DM 9990,–		DM 10770,–	DM 12325,–		DM 13255,–	
	BMW 1602	**BMW 1802**		**BMW 2002 tii**	**BMW 2000 Touring**	**BMW 2002 Cabriolet**	
April 1971	DM 9990,–	DM 10435,–	DM 10880,–	DM 12765,–	DM 11545,–	DM 14985,–	
Sept. 1971	DM 10250,–	DM 10770,–	DM 11230,–	DM 13180,–	DM 11920,–	DM 14985,–	
Jan. 1972	DM 10650,–	DM 11200,–	DM 11700,–	DM 13740,–	DM 12370,–	DM 15490,–	
Febr. 1973	DM 11100,–	DM 11700,–	DM 12300,–	DM 14400,–	DM 13000,–	DM 15985,–	
							BMW 2002 turbo
Sept. 1973	DM 11280,–	DM 11880,–	DM 12530,–	DM 14630,–	DM 13230,–	DM 16215,–	DM 18720,–
März 1974	DM 11890,–	DM 12620,–	DM 13290,–	DM 15560,–	DM 14030,–	DM 17160,–	DM 19980,–
Juni 1974	DM 12390,–	DM 13180,–	DM 13880,–	DM 16180,–	DM 14030,–	DM 17880,–	DM 20780,–
März 1975	DM 13090,–	DM 13860,–	DM 14640,–	DM 16980,–	–	DM 17880,–	–



BMW 2002
BMW 2002 ti
Limousine 2 Türen
1968–1971



BMW 1602
BMW 1802
Limousine 2 Türen
1971–1973



BMW 2002
BMW 2002 tii
Limousine 2 Türen
1971–1975



BMW 1502
Limousine 2 Türen
ab 1975

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie

Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße

Felgen

Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

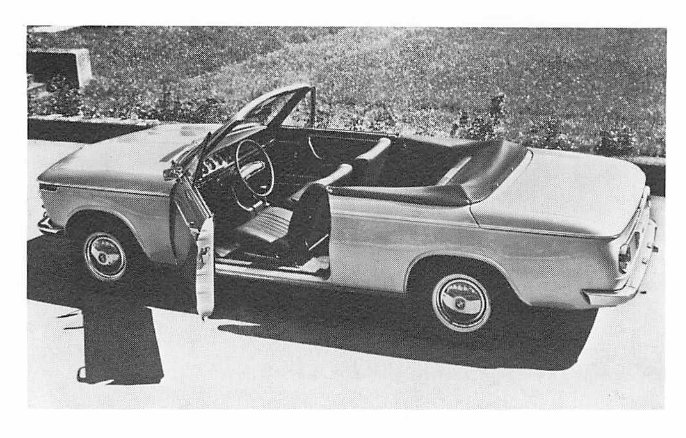
Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

BMW 1502 ab 1975	BMW 1600-2, BMW 1602 1966–1975 BMW 1600 Cabriolet 1967–1971	BMW 1600 Touring 1971–1972	BMW 1600 TI 1967–1968
Vergasermotor	Vergasermotor		Vergasermotor
4 (Reihe). Block um 30°	4 (Reihe). Block um 30°		4 (Reihe). Block um 30°
rechts seitlich geneigt	rechts seitlich geneigt		rechts seitlich geneigt
84 x 71 mm	84 x 71 mm		84 x 71 mm
1573 ccm	1573 ccm		1573 ccm
75 PS bei 5800 U/min	85 PS bei 5700 U/min		105 PS bei 6000 U/min
12,0 mkg bei 3700 U/min	12,6 mkg bei 3000 U/min		13,4 mkg bei 4500 U/min
1:8,0	1:8,6		1:9,5
1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser		2 Doppel-Flachstromvergaser
Solex 38 PDSI	Solex 38 PDSI		Solex 40 PHH
V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette			
5			
Pumpe, 7 Liter Wasser			
Druckumlauf, 4,25 Liter Öl			
12 V 36 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum) Ab Sept. 1967: 12 V 36 Ah	12 V 36 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 490 W	Gleichstrom 250 W bzw. (ab Sept. 1967 Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W
Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle			
Einscheibentrockenkupplung			
Schalthebel Wagenmitte			
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang. Auf Wunsch: 5 Gang
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV bzw. I–V
	Bis 1971: Ab 1971:		4 Gang: 5 Gang:
I. 3,764	I. 3,835 I. 3,764	I. 3,764	I. 3,835 I. 3,368
II. 2,020	II. 2,053 II. 2,020	II. 2,020	II. 2,053 II. 2,160
III. 1,320	III. 1,345 III. 1,320	III. 1,320	III. 1,345 III. 1,579
IV. 1,000	IV. 1,000 IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000 IV. 1,241
			V. 1,000
4,11	4,11	4,11	3,90
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern			
Auf Wunsch (bei 1600 TI Serie): Drehstab-Stabilisator			
Schräglenker, Schraubenfedern			
Auf Wunsch (bei 1600 TI Serie): Drehstab-Stabilisator			
Schnecke 17,58:1, 3,75 Lenkraddrehungen			
Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 240 mm Ø Trommelbr. hinten 230 mm Ø	Hydraulik bzw. (ab Sept. 1968) Doppel-Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 240 mm Ø Trommelbr. hinten 200 mm Ø	Doppel-Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 240 mm Ø Trommelbr. hinten 200 mm Ø	Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 240 mm Ø Trommelbr. hinten 200 mm Ø
2500 mm	2500 mm	2500 mm	2500 mm
1330/1330 mm	1330/1330 mm bzw. (ab Sept. 1973) 1342/1342 mm	1330/1330 mm	1330/1330 mm
4230 x 1590 x 1410 mm	4230 x 1590 x 1410 mm Cabriolet: 4230 x 1590 x 1360 mm	4110 x 1590 x 1380 mm	4230 x 1590 x 1410 mm
4 1/2 J x 13	4 1/2 J x 13 bzw. (ab Sept. 1973) 5 J x 13	4 1/2 J x 13	4 1/2 J x 13
165 SR 13	6,00 S 13. Auf Wunsch bzw. (ab Aug. 1970) Serie: 165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13
10,4 Meter	10,4 Meter	10,4 Meter	10,4 Meter
980 kg	940 kg. Ab Sept. 1973: 980 kg Cabriolet: 980 kg	1030 kg	960 kg
1380 kg	1320 kg. Ab Sept. 1970: 1370 kg Cabriolet: 1320 kg	1450 kg	1335 kg
157 km/h	162 km/h	162 km/h	175 km/h
14,5 sec	13,5 sec	13,5 sec	11 sec
12 Liter	11,5 Liter Super	11,5 Liter Super	12,5 Liter Super
50 Liter (im Heck)	46 bzw. (ab Sept. 1973) 50 Liter (im Heck)	52 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)

	BMW 1802 1971–1975	BMW 1800 Touring 1971–1974	BMW 2002 1968–1975 BMW 2002 Cabriolet 1971–1975	BMW 2000 Touring 1971–1974
Motor	Vergasermotor		Vergasermotor	
Zylinderzahl	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt		4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	
Bohrung x Hub	89 x 71 mm		89 x 80 mm	
Hubraum	1766 ccm		1990 ccm	
Leistung	90 PS bei 5250 U/min		100 PS bei 5500 U/min	
Drehmoment	14,6 mkg bei 3000 U/min		16,0 mkg bei 3500 U/min	
Verdichtung	1:8,6		1:8,5	
Vergaser bzw. Einspritzpumpe	1 Fallstromvergaser Solex 38 PDSI		1 Fallstromvergaser Solex 40 PDSI	
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette			
Kurbelwellenlager	5			
Kühlung	Pumpe, 7 Liter Wasser			
Schmierung	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl			
Batterie	12 V 44 Ah (im Motorraum)			
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W bzw. (ab April 1971) 630 W			
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle			
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung			
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte			
Getriebe	4 Gang oder (gegen Aufpreis) 5 Gang			
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V			
Übersetzungen	4 Gang: I. 3,764 II. 2,020 III. 1,320 IV. 1,000		5 Gang: I. 3,368 II. 2,160 III. 1,579 IV. 1,241 V. 1,000	
			Auf Wunsch: ZF Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte I. 2,56, II. 1,52, III. 1,0, Wandler 1,94 fach	
Antriebs-Übersetzung	4,11		3,64	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern 1800 Touring, 2002 Limousine, 2000 Touring: Drehstab-Stabilisator 1802 Limousine, 2002 Cabriolet auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator			
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern 1800 Touring, 2002 Limousine, 2000 Touring: Drehstab-Stabilisator 1802 Limousine, 2002 Cabriolet auf Wunsch: Drehstab-Stabilisator			
Lenkung	Schnecke 17,58:1, 3,75 Lenkraddrehungen			
Fußbremse	Doppelkreis-Hydraulik, Servohilfe			
	Scheibenbremsen vorn 240 mm Ø Trommelbremsen hinten 200 mm Ø		Scheibenbremsen vorn 240 mm Ø Trommelbremsen hinten 230 mm Ø	
Allgemeine Daten				
Radstand	2500 mm	2500 mm	2500 mm	2500 mm
Spur	1330/1330 mm Ab Sept. 1973: 1342/1342 mm	1330/1330 mm Ab Sept. 1973: 1342/1342 mm	1330/1330 mm Ab Sept. 1973: 1342/1342 mm	1330/1330 mm Ab Sept. 1973: 1342/1342 mm
Gesamtmaße	4230 x 1590 x 1410 mm	4110 x 1590 x 1380 mm	4230 x 1590 x 1410 mm Cabriolet: 4230 x 1590 x 1360 mm	4110 x 1590 x 1380 mm
Felgen	4½ J x 13 Ab Sept. 1973: 5 J x 13	4½ J x 13 Ab Sept. 1973: 5 J x 13	4½ J x 13 Ab Sept. 1973: 5 J x 13	4½ J x 13 Ab Sept. 1973: 5 J x 13
Reifen	165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13
Wendekreis links/rechts	10,4 Meter	10,4 Meter	10,4 Meter	10,4 Meter
Wagengewicht	980 kg	1030 kg	990, Cabr. 1040 kg Automatic + 20 kg	1030 kg Automatic + 20 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1370 kg	1450 kg	1390 kg	1450 kg
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h		173, Automatic 169 km/h	
Beschleunigung 0–100 km/h	12 sec		11, Automatic 12 sec	
Verbrauch/100 km	12 Liter Super		12,5, Automatic 13 Liter Super	
Kraftstofftank	46 Liter (im Heck) Ab Sept. 1973: 50 Liter (im Heck)	52 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck) Ab Sept. 1973: 50 Liter (im Heck)	52 Liter (im Heck)

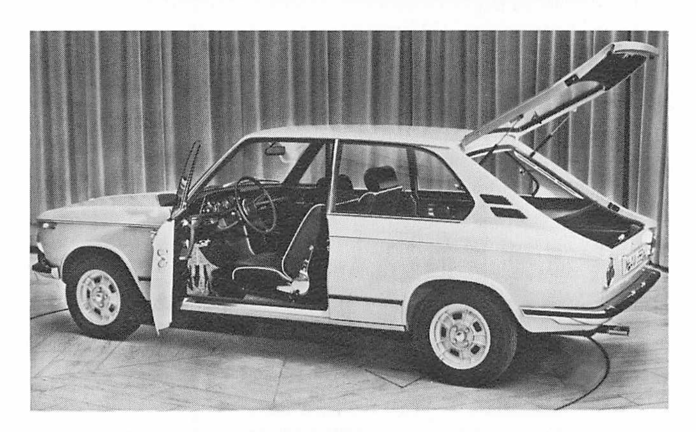
<table>
<tr><th>BMW 2002 ti
1968–1971</th><th>BMW 2002 tii
1971–1975</th><th>BMW 2000 tii Touring
1971–1974</th><th>BMW 2002 turbo
1973–1974</th></tr>
<tr><td>Vergasermotor
4 (Reihe). Block um 30°
rechts seitlich geneigt
89 x 80 mm
1990 ccm
120 PS bei 5500 U/min
17,0 mkg bei 3600 U/min
1:9,3
2 Doppel-Flachstromvergaser
Solex 40 PHH</td><td colspan="2">Einspritzmotor
4 (Reihe). Block um 30°
rechts seitlich geneigt
89 x 80 mm
1990 ccm
130 PS bei 5800 U/min
18,1 mkg bei 4500 U/min
1:9,5
Kugelfischer Einspritzpumpe PL04</td><td>Einspritzmotor mit Abgasturbolader
4 (Reihe). Block um 30°
rechts seitlich geneigt
80 x 80 mm
1990 ccm
170 PS bei 5800 U/min
24,5 mkg bei 4000 U/min
1:6,9
Kugelfischer Einspritzpumpe PL04
Turbolader KKK BLD</td></tr>
<tr><td colspan="4">V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette
5</td></tr>
<tr><td>Pumpe, 7 Liter Wasser
Druckumlauf, 4,25 Liter Öl
12 V 44 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 490 W bzw.
(ab April 1971) 630 W</td><td colspan="2">Pumpe, 7 Liter Wasser
Druckumlauf, 4,25 Liter Öl
12 V 44 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 630 W</td><td>Pumpe, 7 Liter Wasser
Druckumlauf, 4,25 Liter Öl
12 V 44 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 630 W</td></tr>
<tr><td colspan="4">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
4 Gang oder (gegen Aufpreis) 5 Gang
I–IV bzw. I–V</td></tr>
<tr><td>4 Gang: I. 3,835 / II. 2,053 / III. 1,345 / IV. 1,00
5 Gang: I. 3,368 / II. 2,160 / III. 1,579 / IV. 1,241 / V. 1,000</td><td colspan="2">4 Gang: I. 3,764 / II. 2,020 / III, 1,320 / IV. 1,000
5 Gang: I. 3,368 / II, 2,160 / III. 1,579 / IV. 1,241 / V. 1,000</td><td>4 Gang: I. 3,764 / II. 2,020 / III. 1,320 / IV. 1,000
5 Gang: I. 3,368 / II. 2,160 / III. 1,579 / IV. 1,241 / V. 1,000</td></tr>
<tr><td>3,64</td><td colspan="2">3,64</td><td>3,36</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern
Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="4">Schräglenker, Schraubenfedern
Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="4">Schnecke 17,58:1, 3,75 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td><td></td></tr>
<tr><td>Scheibenbremsen vorn 256 mm Ø
Trommelbremsen hinten 230 mm Ø</td><td colspan="2">Scheibenbremsen vorn 256 mm Ø
Trommelbremsen hinten 230 mm Ø</td><td>Scheibenbremsen vorn 256 mm Ø
Trommelbremsen hinten 250 mm Ø</td></tr>
<tr><td>2500 mm
1342/1342 mm</td><td>2500 mm
1342/1342 mm</td><td>2500 mm
1342/1342 mm</td><td>2500 mm
1375/1362 mm</td></tr>
<tr><td>4230 x 1590 x 1410 mm</td><td>4230 x 1590 x 1410 mm</td><td>4110 x 1590 x 1380 mm</td><td>4220 x 1620 x 1410 mm</td></tr>
<tr><td>5 J x 13</td><td>5 J x 13</td><td>5 J x 13</td><td>5½ J x 13 (Stahl)
Auf Wunsch:
6 J x 13 (Alu)</td></tr>
<tr><td>165 HR 13
10,4 Meter
990 kg</td><td>165 HR 13
10,4 Meter
1010 kg</td><td>165 HR 13
10,4 Meter
1050 kg</td><td>185/70 HR 13
10,5 Meter
1080 kg</td></tr>
<tr><td>1350 kg
185 km/h
10 sec
13 Liter Super
46 Liter (im Heck)</td><td>1410 kg
190 km/h
10 sec
13 Liter Super
46 Liter (im Heck)
Ab Sept. 1973:
50 Liter (im Heck)</td><td>1450 kg
190 km/h
10 sec
13 Liter Super
52 Liter (im Heck)</td><td>1440 kg
211 km/h
8 sec
14,5 Liter Super
70 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>



BMW 1600 Cabriolet
2/2 Sitze
1967–1971



BMW 2002 Cabriolet
mit Überrollbügel
2/2 Sitze
1971–1973



BMW 2000 Touring
BMW 2000 tii Touring
Kombilimousine 2 Türen
1971–1973



BMW 2002 turbo
Limousine 2 Türen
1973–1974

BMW 2500
BMW 2800
Limousine 4 Türen
1968–1973



BMW 2500
Limousine 4 Türen
ab 1973
BMW 2800
Limousine 4 Türen
1973–1974
BMW 3,0 S
BMW 3,0 Si
Limousine 4 Türen
ab 1971

BMW 2,8 L
BMW 3,0 L
BMW 3,3 L
Limousine 4 Türen
ab 1974

BMW 2500, 2800 (ab 1968)
BMW 3,0 S (ab 1971)
BMW 2,8 L, 3,0 L, 3,3 L (ab 1974)

Im September 1968 begann die Produktion der damals völlig neuen BMW 2500 und 2800 Limousinen. Sie stimmen in Form, Größe, Gewicht, Leistung und Preis nahezu genau mit den entsprechenden Modellen der kleineren Mercedes-Reihe überein. Diesen gegenüber machen sie einerseits wegen des nervöseren Motors und der härteren Federung einen sportlicheren Eindruck, bieten aber andererseits weniger Komfort und auch weniger Perfektion in manchen Details. Der BMW 2800, zunächst wesentlich reichhaltiger ausgestattet als der 2500, besaß bis Ende 1971 serienmäßig Niveauregulierung und Sperrdifferential. Ab September 1973 erhielten beide Modelle einen schwarzen Grill, neue Felgen, Sitzhöhen- und Lenksäulenverstellung sowie Kopfstützen und Automatikgurte.

Im April 1971 folgte der BMW 3,0 S mit Dreiliter-Vergaser- und im September 1971 der BMW 3,0 Si mit Dreiliter-Einspritzmotor. Im August 1973 erschien als Spitzenmodell dieser Reihe der BMW 3,3 L mit 10 cm längerem Radstand, entsprechend verlängerter Karosserie und besonders luxuriöser Ausstattung. Die Produktion des BMW 3,3 L begann im März 1974. Ab Februar 1975 gab es mit der gleichen langen Karosserie den 2,8 L und den 3,0 L, wogegen der seitherige BMW 2800 entfiel, nachdem sich inzwischen ohnehin die meisten Käufer für den Dreiliter-Motor entschieden. Schon die Grundmodelle, aber auch die verlängerten Karosserien sind überfordert, wenn sie, was oft laienhaft geschieht, den S-Typen von Mercedes vergleichsweise gegenübergestellt werden. Sie können mit ihnen weder im Format noch in bezug auf Komfort und Prestige konkurrieren. Dabei kostet der BMW 3,3 L so viel wie ein Mercedes 450 SE.

BMW 2800 CS (1968–1971)
BMW 3,0 CS (ab 1971)
BMW 2,5 CS (ab 1974)

Das BMW 2800 CS Coupé wurde im September 1968 vorgestellt und ab Dezember 1968 in Serie gebaut. Es besitzt die gleiche, von Karmann hergestellte Karosserie wie der frühere BMW 2000 CS, wirkt aber durch längere Motorhaube und wesentlich geschicktere Frontgestaltung sehr viel ansehnlicher. 9400 Stück dieses Modells wurden bis April 1971 ausgeliefert.



**BMW 2800 CS Coupé 4 Sitze 1968–1971
BMW 3,0 CS
BMW 3,0 CSi
Coupé 4 Sitze
ab 1971**

Preise	BMW 2500	BMW 2800	BMW 2,8 L	BMW 3,0 S	BMW 3,0 L	BMW 3,0 Si	BMW 3,3 L
Okt. 1968	DM 15485,–	DM 17250,–	–	–	–	–	–
Nov. 1969	DM 16350,–	DM 18450,–	–	–	–	–	–
Jan. 1971	DM 16875,–	DM 18985,–	–	–	–	–	–
April 1971	DM 16985,–	DM 18985,–	–	DM 19980,–	–	–	–
Aug. 1971	DM 17530,–	DM 18450,–	–	DM 20620,–	–	DM 22690,–	–
Jan. 1972	DM 18280,–	DM 19250,–	–	DM 21490,–	–	DM 23590,–	–
Febr. 1973	DM 19200,–	DM 20300,–	–	DM 22600,–	–	DM 24800,–	–
Aug. 1973	DM 19650,–	DM 20750,–	–	DM 22930,–	–	DM 25130,–	DM 35600,–
März 1974	DM 20540,–	DM 21700,–	–	DM 23980,–	–	DM 26280,–	DM 37550,–
Juni 1974	DM 21280,–	DM 22530,–	–	DM 24860,–	–	DM 27280,–	DM 38980,–
März 1975	DM 22430,–	–	DM 25980,–	DM 26990,–	DM 28920,–	DM 29500,–	DM 39980,–

	BMW 2,5 CS	BMW 2800 CS	BMW 3,0 CS	BMW 3,0 CSi	BMW 3,0 CSL	Automatic
Okt. 1968	–	DM 22980,–	–	–	–	+ DM 1380,–
Nov. 1969	–	DM 24510,–	–	–	–	+ DM 1340,–
Jan. 1971	–	DM 24975,–	–	–	–	+ DM 1340,–
April 1971	–	–	DM 26975,–	–	–	+ DM 1390,–
Aug. 1971	–	–	DM 27840,–	–	DM 31950,–	+ DM 1450,–
Juni 1972	–	–	DM 28950,–	DM 30650,–	DM 31950,–	+ DM 1500,–
Febr. 1973	–	–	DM 30300,–	DM 32100,–	DM 32700,–	+ DM 1550,–
Aug. 1973	–	–	DM 30540,–	DM 32340,–	DM 35700,–	+ DM 1550,–
März 1974	–	–	DM 31930,–	DM 33810,–	DM 37580,–	+ DM 1580,–
Juni 1974	DM 28550,–	–	DM 32980,–	DM 34980,–	DM 38860,–	+ DM 1580,–
März 1975	DM 30180,–	–	DM 34720,–	DM 36820,–	DM 40880,–	+ DM 1580,–

Als Nachfolger erschienen, zusammen mit den entsprechenden Limousinen, der BMW 3,0 CS im April 1971 und der BMW 3,0 CSi im September 1971. Äußerlich unterscheiden sie sich kaum vom 2800 CS, technisch hauptsächlich durch den größeren Motor und Vierrad-Scheibenbremsen.

Im Mai 1971 entstand das aus dem 3,0 CS entwickelte Leichtbau-Coupé 3,0 CSL mit zunächst unverändertem 180 PS-Vergasermotor, dem im August 1972 die Ausführung mit 200 PS Einspritzmotor und im August 1973 die dritte Version mit 3154 ccm-Motor folgten. Gedacht waren die CSL als Basisfahrzeuge für den Rennsport, wofür sie auch mit großem Erfolg Verwendung finden, doch werden die meisten CSL von Privatleuten mit der dem 3,0 CS entsprechenden Komfortausstattung für den normalen Straßenverkehr gekauft.

Im Hinblick auf die Wirtschaftslage liefert BMW das Coupé seit April 1974 auch mit dem 2,5 Liter-Motor sowie einfacherer Ausstattung als BMW 2,5 CS.



BMW 3,0 CSL
Coupé 4 Sitze
ab 1973

	BMW 2500 ab 1968	BMW 2800 1968–1974	BMW 2,8 L ab 1975
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	
Zylinderzahl	6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	
Bohrung x Hub	86 x 71,6 mm	86 x 80 mm	
Hubraum	2494 ccm	2788 ccm	
Leistung	150 PS (110 kW) b. 6000 U/min	170 PS (125 kW) b. 6000 U/min	
Drehmoment	21,5 mkg bei 3700 U/min	23,8 mkg bei 3700 U/min	
Verdichtung	1:9,0	1:9,0	
Vergaser bzw. Einspritzung	2 Fallstrom-Registervergaser Zenith 35/40 bzw. (ab Sept. 1973) 32/40 INAT mit Startautomatik	2 Fallstrom-Registervergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette		
Kurbelwellenlager	7		
Kühlung	Pumpe, 12 Liter Wasser		
Schmierung	Druckumlauf, 6 Liter Öl		
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	Drehstrom 500 W bzw. (ab März 1970) 630 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	Bis April 1971: I. 3,85, II. 2,08, III, 1,375, IV. 1,00 Ab April 1971: I. 3,855, II. 2,202, III. 1,401, IV. 1,00 Auf Wunsch: ZF Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe. Wählhebel Wagenmitte I. 2,56, II. 1,52, III. 1,00, Wandler 1,94 fach		
Antriebs-Übersetzung	3,64	3,45	3,64
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern Auf Wunsch bzw. (ab 1971) Serie: Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern Bis 1971 auf Wunsch bzw. (bei BMW 2800) Serie: Boge-Nivomat + Stabilisator		
Lenkung	ZF-Gemmer Schnecke 22,5:1, 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: 18,05:1 + Servohilfe, 4 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn und hinten 272 mm ∅		
Allgemeine Daten			
Radstand	2692 mm	2692 mm	2792 mm
Spur vorn/hinten	1446/1464 mm	1446/1464 mm	1470/1426 mm
Gesamtmaße	4700 x 1750 x 1450 mm	4700 x 1750 x 1450 mm	4800 x 1750 x 1450 mm
Felgen	6 J x 14 H 2	6 J x 14 H 2	6 J x 14 H 2
Reifen	175 HR 14	195/70 HR 14	195/70 HR 14
Wendekreis links/rechts	11,0/11,2 Meter	11,0/11,2 Meter	11,2/11,4 Meter
Wagengewicht	1360 kg Automatic + 20 kg	1360 kg Automatic + 20 kg	1430 kg Automatic + 20 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1830 kg	1830 kg	1900 kg
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h	200 km/h	195 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	11 sec	10 sec	10 sec
Verbrauch/100 km	16 Liter Super	16,5 Liter Super	16,5 Liter Super
Kraftstofftank	75 Liter (im Heck)	75 Liter (im Heck)	75 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th>BMW 3,0 S
ab 1971</th><th>BMW 3,0 L
ab 1975</th><th>BMW 3,0 Si
ab 1971</th><th>BMW 3,3 L
ab 1974</th></tr>
<tr><td colspan="2">Vergasermotor</td><td>Einspritzmotor</td><td>Vergasermotor</td></tr>
<tr><td colspan="2">6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt</td><td>6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt</td><td>6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt</td></tr>
<tr><td colspan="2">89 x 80 mm</td><td>89 x 80 mm</td><td>89 x 88,4 mm</td></tr>
<tr><td colspan="2">2985 ccm</td><td>2985 ccm</td><td>3295 ccm</td></tr>
<tr><td colspan="2">180 PS (132 kW) b. 6000 U/min</td><td>200 PS (147 kW) b. 5500 U/min</td><td>190 PS (140 kW) b. 5500 U/min</td></tr>
<tr><td colspan="2">26,0 mkg bei 3700 U/min</td><td>27,7 mkg bei 4300 U/min</td><td>29,5 mkg bei 3500 U/min</td></tr>
<tr><td colspan="2">1:9,0</td><td>1:9,5</td><td>1:9,0</td></tr>
<tr><td colspan="2">2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik</td><td>Elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung Bosch</td><td>2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td colspan="4">V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette</td></tr>
<tr><td colspan="4">7</td></tr>
<tr><td colspan="4">Pumpe, 12 Liter Wasser</td></tr>
<tr><td colspan="4">Druckumlauf, 6 Liter Öl</td></tr>
<tr><td colspan="4">12 V 55 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Drehstrom 630 oder 770 W</td><td>Drehstrom 770 W</td><td>Drehstrom 770 W</td></tr>
<tr><td colspan="4">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle</td></tr>
<tr><td colspan="4">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td colspan="4">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="4">4 Gang</td></tr>
<tr><td colspan="4">I–IV</td></tr>
<tr><td colspan="4">I. 3,855, II. 2,202, III. 1,401, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td colspan="4">Auf Wunsch: Borg-Warner Automatic</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe. Wählhebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td colspan="4">I. 2,39, II. 1,45, III. 1,00, Wandler 2fach</td></tr>
<tr><td colspan="4">3,45</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td colspan="4">McPherson-Federbeine, Schraubenfedern</td></tr>
<tr><td colspan="4">Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td colspan="4">Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern</td></tr>
<tr><td colspan="4">ZF-Gemmer Schnecke 18,05:1 + Servohilfe, 4 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe</td></tr>
<tr><td colspan="4">Scheibenbremsen vorn und hinten 272 mm ∅</td></tr>
<tr><td>2692 mm</td><td>2792 mm</td><td>2692 mm</td><td>2792 mm</td></tr>
<tr><td>1446/1464 mm</td><td>1470/1426 mm</td><td>1446/1464 mm</td><td>1470/1426 mm</td></tr>
<tr><td>4700 x 1750 x 1450 mm</td><td>4800 x 1750 x 1450 mm</td><td>4700 x 1750 x 1450 mm</td><td>4800 x 1750 x 1450 mm</td></tr>
<tr><td>6 J x 14 H 2</td><td>6 J x 14 H 2</td><td>6 J x 14 H 2</td><td>6 J x 14 H 2 (Alu)</td></tr>
<tr><td>195/70 HR 14</td><td>195/70 HR 14</td><td>195/70 VR 14</td><td>195/70 VR 14</td></tr>
<tr><td>11,0/11,2 Meter</td><td>11,2/11,4 Meter</td><td>11,0/11,2 Meter</td><td>11,2/11,4 Meter</td></tr>
<tr><td>1400 kg</td><td>1470 kg</td><td>1420 kg</td><td>1490 kg</td></tr>
<tr><td>Automatic + 20 kg</td><td>Automatic + 20 kg</td><td>Automatic + 20 kg</td><td>Automatic + 20 kg</td></tr>
<tr><td>1870 kg</td><td>1900 kg</td><td>1870 kg</td><td>1900 kg</td></tr>
<tr><td>205 km/h</td><td>200 km/h</td><td>211 km/h</td><td>205 km/h</td></tr>
<tr><td>9 sec</td><td>9 sec</td><td>8,5 sec</td><td>9 sec</td></tr>
<tr><td>17,5 Liter Super</td><td>17,5 Liter Super</td><td>17,5 Liter Super</td><td>17,5 Liter Super</td></tr>
<tr><td>75 Liter (im Heck)</td><td>75 Liter (im Heck)</td><td>75 Liter (im Heck)</td><td>75 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>BMW 2,5 CS
ab 1974</th><th>BMW 2800 CS
1968–1971</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td>Vergasermotor</td><td>Vergasermotor</td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>6 (Reihe). Block um 30°
rechts seitlich geneigt</td><td>6 (Reihe). Block um 30°
rechts seitlich geneigt</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>86 x 71,6 mm</td><td>86 x 80 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>2494 ccm</td><td>2788 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>150 PS (110 kW) b. 6000 U/min</td><td>170 PS (125 kW) b. 6000 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>21,5 mkg bei 3700 U/min</td><td>23,8 mkg bei 3700 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1:9,0</td><td>1:9,0</td></tr>
<tr><td>Vergaser
bzw. Einspritzung</td><td>2 Fallstrom-Registervergaser
Zenith 32/40 INAT
mit Startautomatik</td><td>2 Fallstrom-Registervergaser
Zenith 35/40 INAT
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td>V-förmig hängend
Obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplexkette</td><td>V-förmig hängend
Obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplexkette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td>7</td><td>7</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td>Pumpe, 12 Liter Wasser</td><td>Pumpe, 12 Liter Wasser</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td>Druckumlauf, 6 Liter Öl</td><td>Druckumlauf, 6 Liter Öl</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td>Drehstrom 630 W</td><td>Drehstrom 500 bzw. (ab März 1970) 630 W</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="2">Schaltstock Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="2">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="2">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td>I. 3,855, II. 2,202, III. 1,401, IV. 1,00</td><td>I. 3,85, II. 2,08, III. 1,375, IV. 1,00</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Auf Wunsch: ZF Automatic
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,56, II. 1,52, III. 1,00, Wandler 1,94 fach</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>3,64</td><td>3,45</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="2">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="2">McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="2">Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Drehstab-Stabilisator</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td>ZF-Gemmer Schnecke 22,5:1
4,5 Lenkraddrehungen
Auf Wunsch: 18,05:1 + Servohilfe
4 Lenkraddrehungen</td><td>ZF-Gemmer Schnecke 18,05:1 + Servohilfe
4 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td>Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn und hinten 272 mm Ø</td><td>Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø
Trommelbremsen hinten 250 mm Ø</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2625 mm</td><td>2625 mm</td></tr>
<tr><td>Spur vorn/hinten</td><td>1446/1398 mm</td><td>1446/1402 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4660 x 1670 x 1370 mm</td><td>4660 x 1670 x 1370 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>6 J x 14 H 2 (Stahl)</td><td>6 J x 14 H 2 (Stahl)</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>175 HR 14</td><td>195/70 HR 14</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>10,6/10,8 Meter</td><td>10,6/10,8 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>1400, Automatic 1420 kg</td><td>1355, Automatic 1375 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1770 kg</td><td>1770 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>201 km/h</td><td>206 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>10,5 sec</td><td>10 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>16 Liter Super</td><td>16,5 Liter Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>70 Liter (im Heck)</td><td>70 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>

BMW 3,0 CS ab 1971 BMW 3,0 CSL 1971–1972	BMW 3,0 CSi ab 1971	BMW 3,0 CSL 1972–1973	BMW 3,0 CSL ab 1973
Vergasermotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor
6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
89 x 80 mm	89 x 80 mm	89,25 x 80 mm	89,25 x 84 mm
2985 ccm	2985 ccm	3003 ccm	3153 ccm
180 PS (132 kW) b. 6000 U/min	200 PS (147 kW) b. 5500 U/min	200 PS (147 kW) b. 5500 U/min	206 PS (149 kW) b. 5600 U/min
26,0 mkg bei 3700 U/min	27,7 mkg bei 4300 U/min	27,7 mkg bei 4300 U/min	29,2 mkg bei 4200 U/min
1:9,0	1:9,5	1:9,5	1:9,5
2 Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik	Elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung Bosch	Elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung Bosch	Elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung Bosch
V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend
Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette
7	7	7	7
Pumpe, 12 Liter Wasser	Pumpe, 12 Liter Wasser	Pumpe, 12 Liter Wasser	Pumpe, 12 Liter Wasser
Druckumlauf, 6 Liter Öl	Druckumlauf, 6 Liter Öl	Druckumlauf, 6 Liter Öl	Druckumlauf, 6 Liter Öl
12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 630 oder 770 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W
Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle			
Einscheibentrockenkupplung			
Schaltstock Wagenmitte			
4 Gang			
I–IV			
I. 3,855, II. 2,202, III. 1,401, IV. 1,00			
Auf Wunsch: Borg-Warner Automatic			
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe			
Wählhebel Wagenmitte			
I. 2,39, II. 1,45, III. 1,00, Wandler 2fach			
3,45	3,25	3,25	3,25
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator			
Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern			
Drehstab-Stabilisator			
ZF-Gemmer Schnecke 18,05:1 + Servohilfe 4 Lenkraddrehungen		ZF-Gemmer Schnecke 22,5:1 4,5 Lenkraddrehungen Auf Wunsch: 18,05:1 + Servohilfe 4 Lenkraddrehungen	
Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn und hinten 272 mm ∅		Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn und hinten 272 mm ∅	
2625 mm	2625 mm	2625 mm	2625 mm
1446/1402 mm	1446/1402 mm	1426/1422 mm	1470/1426 mm
4660 x 1670 x 1370 mm	4660 x 1670 x 1370 mm	4630 x 1730 x 1370 mm	4630 x 1730 x 1370 mm
CS: 6 J x 14 H 2 (Alu) CSL: 7 J x 14 H 2 (Alu)	6 J x 14 H 2 (Alu)	7 J x 14 H 2 (Alu)	7 J x 14 H 2 (Alu)
195/70 VR 14	195/70 VR 14	195/70 VR 14	195/70 VR 14
10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter	10,6/10,8 Meter
CS: 1400, Automatic 1420 kg CSL: 1200 kg	1400, Automatic 1420 kg	1270 kg	1270 kg
CS 1750, CSL 1650 kg	1750 kg	1730 kg	1730 kg
CS 213, CSL 215 km/h	220 km/h	220 km/h	220 km/h
CS 9, CSL 8 sec	8 sec	7,5 sec	7,5 sec
-17,5 Liter Super	17,5 Liter Super	17,5 Liter Super	17,5 Liter Super
70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)

BMW 518 (ab 1974)
BMW 520 (ab 1972)
BMW 525 (ab 1973)
BMW 528 (ab 1975)

Die 5er-Modellreihe wurde im September 1972 mit dem BMW 520 (gesprochen: fünfzwanzig) eröffnet, der den früheren BMW 2000 ablöste. Gegenüber dem Vorgänger blieben Motor, Getriebe und Fahrwerk im wesentlichen gleich, während sich die Karosserie in völlig neuer Gestalt vorstellte. Der ganze Wagen wurde voluminöser, er wirkt nicht mehr so sportlich und spritzig. BMW leitete offenbar einen Stilwandel ein: Es soll mehr als bisher für den Komfort getan werden, und zwar möglichst ohne die „Freude am Fahren" zu beeinträchtigen. Das gelang zwar, doch rutschte halt auch der Preis erheblich nach oben. Überhaupt liegt die Frage nahe, warum man nicht bei den äußeren Dimensionen des Vorgängers blieb, zumal die jetzigen Autos der neuen 5er-Reihe, ausgerüstet mit den Sechszylinder-Motoren, fast gleich groß, gleich schwer und auch gleich teuer sind wie die großen BMW 2500/2800.

Seit September 1973 gibt es nämlich den 525 (fünf-fünfundzwanzig) mit 2,5 Liter- und seit Februar 1975 den 528 mit 2,8 Liter-Motor. Die beiden nehmen wohl kaum irgendwelchen anderen Marken die Käufer weg, sondern hauptsächlich den größeren Modellen aus dem eigenen Haus.

Seit Juni 1974 wird als Nachfolger des früheren BMW 1800 der BMW 518 (fünf-achtzehn) mit 1,8 Liter-Motor angeboten, mit dem man freilich gegenüber dem 520 kaum wesentliche Einsparungen erhoffen darf.

Preise	**BMW 518**	**BMW 520**	**BMW 520 i**	**BMW 525**	**BMW 528**
Sept. 1972	–	DM 14490,–	DM 15670,–	–	–
Febr. 1973	–	DM 14985,–	DM 16500,–	–	–
Sept. 1973	–	DM 15265,–	DM 16780,–	DM 17505,–	–
März 1974	–	DM 15870,–	DM 17480,–	DM 18490,–	–
Juni 1974	DM 14870,–	DM 16390,–	DM 17770,–	DM 19180,–	–
März 1975	DM 15850,–	DM 17240,–	DM 18920,–	DM 20180,–	DM 22530,–
Automatic	–	+ DM 1400,–	–	+ DM 1600,–	+ DM 1600,–

BMW 316, 318, 320 (ab 1975)

Die 02-Modellreihe löste BMW im Juli 1975 durch die 3er-Reihe ab. Sie bringt eine wesentlich elegantere, vor allem im Rücksitzraum geräumigere Zweitüren-Karosserie, eine angenehmere Federung und Lenkung, eine bessere Automatic sowie auf Normalkraftstoff umgestellte Vergasermotoren mit trotzdem etwas höherer Leistung bei allerdings verminderter Elastizität. Die neuen Wagen sehen sehr gut aus und sind stilistisch der 5er-Reihe angeglichen. Sie gewannen gegenüber den Vorgängern an Stattlichkeit, Ansehnlichkeit und Prestige, wenn auch nicht mehr, wie es ihren für diese Größenklasse recht stolzen Preisen entspricht. Äußerlich sind die vier Grundmodelle fast identisch, jedoch besitzen der 316 (drei-sechzehn) und der 318 einfache, der 320 (drei-zwanzig) und der 320 i Doppel-Scheinwerfer. Preise:

BMW 316 Limousine 2 Türen	DM 13600,–
BMW 318 Limousine 2 Türen	DM 14420,–
BMW 320 Limousine 2 Türen	DM 15330,–
BMW 320 i Limousine 2 Türen	DM 17400,–



BMW 518
Limousine 4 Türen
ab 1974
BMW 520
BMW 520 i
Limousine 4 Türen
ab 1972
BMW 525
Limousine 4 Türen
ab 1973
BMW 528
Limousine 4 Türen
ab 1975

	BMW 518 ab 1974	BMW 520 ab 1972	BMW 520 i ab 1972
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
Bohrung x Hub	89 x 71 mm	89 x 80 mm	89 x 80 mm
Hubraum	1766 ccm	1990 ccm	1990 ccm
Leistung	90 PS (66 kW) b. 5500 U/min	115 PS (85 kW) b. 5800 U/min	130 PS (96 kW) b. 5800 U/min
Drehmoment	14,5 mkg bei 3500 U/min	16,5 mkg bei 3700 U/min	18,1 mkg bei 4500 U/min
Verdichtung	1:8,6	1:9,0	1:9,5
Vergaser bzw. Einspritzung	1 Fallstromvergaser Solex 36-40 PDSI	2 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDET mit Startautomatik	Mechanische Einspritzpumpe FAG Kugelfischer PL 04
Ventile	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	5	5	5
Kühlung	Pumpe, 7 Liter Wasser	Pumpe, 7 Liter Wasser	Pumpe, 7 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl
Batterie	12 V 36 od. 55 Ah (Motorraum)	12 V 44 od. 55 Ah (Motorraum)	12 V 44 od. 55 Ah (Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 630 W	Drehstrom 630 W	Drehstrom 770 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang oder (auf Wunsch für 520 und 520 i) 5 Gang		
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V		
Übersetzungen	4 Gang: I. 3,764, II. 2,02, III. 1,32, IV. 1,00 5 Gang: I. 3,37, II. 2,16, III. 1,58, IV. 1,24, V. 1,00 Auf Wunsch (nur für 520): ZF Automatic Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte I. 2,56, II. 1,52, III. 1,00, Wandler 1,94 fach		
Antriebs-Übersetzung	4,44	4,11	3,90
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Schraubenfedern Drehstab-Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern Auf Wunsch bzw. (bei 520 i) Serie: Drehstab-Stabilisator		
Lenkung	ZF-Gemmer Schnecke 22,3:1 $4\frac{1}{3}$ Lenkraddrehungen Auf Wunsch: 16,9:1 + Servohilfe $3\frac{2}{3}$ Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø, Trommelbremsen hinten 250 mm Ø		
Allgemeine Daten			
Radstand	2636 mm	2636 mm	2636 mm
Spur vorn/hinten	1406/1442 mm	1406/1442 mm	1406/1442 mm
Gesamtmaße	4620 x 1690 x 1425 mm	4620 x 1690 x 1425 mm	4620 x 1690 x 1425 mm
Felgen	$5\frac{1}{2}$ J x 14 H 2 (Fünfloch)	$5\frac{1}{2}$ J x 14 H 2 (Fünfloch)	$5\frac{1}{2}$ J x 14 H 2 (Fünfloch)
Reifen	175 SR 14	175 SR 14	175 HR 14
Wendekreis links/rechts	10,7 Meter	10,7 Meter	10,7 Meter
Wagengewicht	1260 kg	1260, Automatic 1280 kg	1280 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1700 kg	1700 kg	1700 kg
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h	175, Automatic 170 km/h	184 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	15 sec	13, Automatic 14 sec	12 sec
Verbrauch/100 km	13 Liter Super	13,5, Automatic 14 l Super	13,5 Liter Super
Kraftstofftank	56 Liter (im Heck)	56 Liter (im Heck)	56 Liter (im Heck)

BMW 525 ab 1973	BMW 528 ab 1975		
Vergasermotor	Vergasermotor		
6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	6 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt		
86 x 71,6 mm	86 x 80 mm		
2494 ccm	2788 ccm		
145 PS (107 kW) b. 6000 U/min	165 PS (121 kW) b. 5800 U/min		
21,2 mkg bei 4000 U/min	23,8 mkg bei 4000 U/min		
1:9,0	1:9,0		
2 Fallstrom-Registervergaser Zenith 32/40 INAT mit Startautomatik	2 Fallstrom-Registervergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik		
V-förmig hängend	V-förmig hängend		
Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette	Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette		
7	7		
Pumpe, 12 Liter Wasser	Pumpe, 12 Liter Wasser		
Druckumlauf, 6 Liter Öl	Druckumlauf, 6 Liter Öl		
12 V 55 Ah (Motorraum)	12 V 55 Ah (Motorraum)		
Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W		

Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,855, II. 2,202, III. 1,401, IV. 1,00

Auf Wunsch: ZF Automatic
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,56, II. 1,52, III. 1,00, Wandler 1,94 fach
3,64

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern
Drehstab-Stabilisator
Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern
Drehstab-Stabilisator

BMW 525	BMW 528
ZF-Gemmer Schnecke 22,3:1	ZF-Gemmer Schnecke 16,9:1
$4\frac{1}{3}$ Lenkraddrehungen	Servohilfe
Auf Wunsch: 16,9:1 + Servo	$3\frac{2}{3}$ Lenkraddrehungen
$3\frac{2}{3}$ Lenkraddrehungen	

Doppel-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn und hinten 272 mm ∅

BMW 525	BMW 528
2636 mm	2636 mm
1406/1446 mm	1420/1460 mm
4620 x 1690 x 1425 mm	4620 x 1690 x 1425 mm
$5\frac{1}{2}$ J x 14 H 2 (Fünfloch)	6 J x 14 H 2 (Fünfloch)
175 HR 14	195/70 HR 14
10,7 Meter	10,7 Meter
1380, Automatic 1400 kg	1415, Automatic 1435 kg
1810 kg	1840 kg
192 km/h	200 km/h
10,5 sec	10 sec
15,5 Liter Super	16 Liter Super
70 Liter (im Heck)	70 Liter (im Heck)



BMW 316
BMW 318
BMW 320
BMW 320 i
Limousine 2 Türen
ab 1975



Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

BMW 316 ab 1975	BMW 318 ab 1975	BMW 320 ab 1975	BMW 320 i ab 1975
Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor	Einspritzmotor
4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
84 x 71 mm	89 x 71 mm	89 x 80 mm	89 x 80 mm
1563 ccm	1754 ccm	1977 ccm	1977 ccm
90 PS (66 kW) b. 6000 U/min	98 PS (72 kW) b. 5800 U/min	109 PS (80 kW) b. 5800 U/min	125 PS (92 kW) b. 5700 U/min
12,5 mkg bei 4000 U/min	14,5 mkg bei 4000 U/min	16,0 mkg bei 3700 U/min	17,5 mkg bei 4350 U/min
1:8,3	1:8,3	1/8,1	1:9,3
1 Fallstrom-Registervergaser Solex 32/32 DIDTA mit Startautomatik	1 Fallstrom-Registervergaser Solex 32/32 DIDTA mit Startautomatik	1 Fallstrom-Registervergaser Solex 32/32 DIDTA mit Startautomatik	Benzineinspritzung Bosch K-Jetronik
V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend
Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette
5	5	5	5
Pumpe, 7 Liter Wasser	Pumpe, 7 Liter Wasser	Pumpe, 7 Liter Wasser	Pumpe, 7 Liter Wasser
Druckumlauf, 4,25 Liter Öl	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl	Druckumlauf, 4,25 Liter Öl
12 V 36 Ah (im Motorraum)	12 V 36 Ah (im Motorraum)	12 V 36 Ah (im Motorraum)	12 V 44 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 630 W	Drehstrom 630 W	Drehstrom 630 W	Drehstrom 770 W

Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang oder (ab 1976 auf Wunsch) 5 Gang
I–IV bzw. I–V
4 Gang: I. 3,764, II. 2,022, III. 1,320, IV. 1,00
5 Gang: I. 3,764, II. 2,325, III. 1,61, IV. 1,229, V. 1,00
Auf Wunsch (ab 1976 für 518 und 520): ZF Automatic
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe
Wählhebel Wagenmitte
I. 2,478, II. 1,478, III. 1,00, Wandler 2fach

4,10	3,90	3,90	3,64

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
McPherson-Federbeine, Schraubenfedern
Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern
ZF Zahnstange 19,0:1, 4 Lenkraddrehungen
Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
Scheibenbremsen vorn 255 mm Ø
Trommelbremsen hinten 250 mm Ø

2563 mm	2563 mm	2563 mm	2563 mm
1364/1377 mm	1364/1377 mm	1364/1377 mm	1386/1399 mm
4355 x 1610 x 1380 mm	4355 x 1610 x 1380 mm	4355 x 1610 x 1380 mm	4355 x 1610 x 1380 mm
5 J x 13	5 J x 13	5 J x 13	5½ J x 13
165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13	175/70 HR 13
10,4 Meter	10,4 Meter	10,4 Meter	10,4 Meter
1010 kg	1010, Automatic 1030 kg	1030, Automatic 1050 kg	1050 kg
1420 kg	1420 kg	1440 kg	1460 kg
160 km/h	165 km/h	170 km/h	180 km/h
14 sec	12 sec	11,5 sec	10,5 sec
11,5 Liter	12, Automatic 12,5 Liter	12,5, Automatic 13 Liter	13 Liter Super
52 Liter (unter Rücksitz)	52 Liter (unter Rücksitz)	52 Liter (unter Rücksitz)	52 Liter (unter Rücksitz)

Audi

Die Daimler-Benz AG., welche 1958 die Auto Union GmbH. übernommen hatte, verkaufte Anfang 1965 das Ingolstädter Werk an den VW-Konzern. Dieser brachte im September 1965 den ersten Audi auf den Markt und beendete im Frühjahr 1966 die Produktion des letzten DKW-Modells F 102. Ende 1968 erscheint der von Oberingenieur Ludwig Kraus entwickelte Audi 100, der zu einem raketenhaften Aufschwung der süddeutschen Marke führt. Im März 1969 werden die Auto Union (Ingolstadt) und die NSU Motorenwerke (Neckarsulm) zur Audi NSU Auto Union AG. zusammengeschlossen, die nunmehr 26000 Mitarbeiter zählt. Während jedoch das Werk Neckarsulm dem VW-Konzern bald mehr zur Last als zum Gewinn gereicht, wird Ingolstadt zum Rettungsanker der größten deutschen Automobilfabrik, weil dort gerade zur rechten Zeit jene neuen Modelle entwickelt sind und kurzerhand übernommen werden können, die im eigenen Hause fehlen. Für das Werk Ingolstadt ergibt sich freilich daraus die unschöne Situation, daß der Audi 80 vom VW Passat und der Audi 50 vom VW Polo auf dem Markt mit der Zeit völlig überspielt werden dürften.

Audi (72 PS) (1965–1968)
Audi 80 (1966–1968)
Audi 60 (1968–1972)
Audi 75 (1968–1972)
Audi Super 90 (1966–1971)

Die Auto Union verwandelte den DKW F 102 zum Audi (werksintern F 103), indem sie ihm einen völlig neuen, vordem von Daimler-Benz eingebrachten Viertakt-Motor, ein anderes Gesicht mit Breitscheinwerfern und eine abgewandelte Heckpartie gab. Das hochverdichtete und relativ sparsame Triebwerk wurde als Mitteldruckmotor präsentiert, doch zeigte er in den ersten beiden Jahren so viele Mucken, daß im Zuge zahlreicher Eingriffe auch die Verdichtung wieder reduziert und die anspruchsvolle Bezeichnung nicht weiter verwendet wurde. Serienbeginn der Zwei- und Viertüren-Limousinen im September 1965, des Variant (Zweitüren-Kombi) im Mai 1966. Diese erste Audi-Modellreihe blieb ohne Typenbezeichnung. (Gelegentlich konnte man vom Audi 70 oder Audi 72 lesen, doch das waren Phantasienamen.) Trotz der Anfangsschwierigkeiten kam der Audi beim Publikum gut an, zumal er in bezug auf die Fahrleistungen, die Fahreigenschaften (außer Lenkung) und die Verarbeitung Anerkennung verdiente. Auf Anhieb gelang es, die reaktivierte Marke Audi, die es ja seit 1939 nicht mehr gegeben hatte, dem Publikum als Qualitätszeichen zu verkaufen.



Audi L
Limousine 2 Türen
1967–1968
Audi 75 L
Limousine 2 Türen
1966–1970
Audi 80 L
Limousine 2 Türen
1966–1968

Bereits im September 1966 wurden neben den Audi der Audi 80 sowie als Topmodell der ab Dezember 1966 lieferbare Audi Super 90 gestellt. Letzterer zeichnete sich nicht nur durch hohe Leistung und reiche Ausstattung aus, sondern vor allem durch seine gepflegte Kultiviertheit. Ab September 1967 gab es das 72 PS-Modell mit normaler oder mit L-Ausstattung, wobei gleichzeitig der Motor bei unveränderter Leistung auf Normalbenzin umgestellt wurde. Im Dezember 1968 ersetzte der Audi 75 den 72 PS Audi und den Audi 80.

Seit Februar 1968 gibt es, ursprünglich als Sparmodell gedacht, den Audi 60 mit 1,5 Liter-Motor und 55 PS Leistung (Export 65 PS) als Zwei- und Viertüren-Limousine. Im August 1968 folgt der Audi 60 L, im November 1968 der Audi 60 Variant. Der enorme Erfolg des Audi 60 zeigt, daß man nun bei jener Motorgröße angelangt ist, welche die Kundschaft am besten zur äußeren Erscheinung des Wagens passend findet.

Ab August 1970 erhalten alle Audi 60, 75 und Super 90 Limousinen ein modernisiertes Heck mit viereckigen Rückleuchten und verdeckter Benzinkappe sowie eine anders gestaltete Armaturentafel.

Die Produktion des Audi Super 90 wird im Hinblick auf den inzwischen angebotenen Audi 100 im August 1971 eingestellt. Audi 60 und 75 laufen bis Juli 1972. Insgesamt wurden von sämtlichen Versionen dieser Typenreihe 416852 Wagen hergestellt, die sich wie folgt aufteilen: 216987 Audi 60 Limousinen, 122579 Audi 72, 75 und 80 PS-Limousinen, 49794 Audi Super 90 und 27492 Variant.

Preise		**Audi Li. 2 Türen**			**Audi Variant**	
Sept. 1965		DM 7700,–			–	
Mai 1966		DM 7700,–			DM 8300,–	
	Audi 60 Li. 2 Türen	**Audi Li. 2 Türen**	**Audi L Li. 2 Türen**	**Audi 80 L Li. 2 Türen**	**Audi 80 Variant**	**Audi Super 90 Li. 2 Türen**
Sept. 1966	–	DM 7400,–	–	DM 7700,–	DM 8300,–	DM 8400,–
Sept. 1967	–	DM 7400,–	DM 7675,–	DM 7800,–	DM 8300,–	DM 8400,–
März 1968	DM 7000,–	DM 7400,–	DM 7675,–	DM 7800,–	DM 8300,–	DM 8400,–
	Audi 60 Li. 2 Türen	**Audi 60 L Li. 2 Türen**	**Audi 60 Variant**	**Audi 75 L Li. 2 Türen**	**Audi 75 Variant**	**Audi Super 90 Li. 2 Türen**
Dez. 1968	DM 7055,–	DM 7335,–	DM 7700,–	DM 7675,–	DM 8000,–	DM 8090,–
Dez. 1969	DM 7355,–	DM 7655,–	DM 8000,–	DM 8075,–	DM 8300,–	DM 8540,–
Dez. 1970	DM 8000,–	DM 8300,–	DM 8600,–	DM 8700,–	DM 8900,–	DM 9200,–
Aug. 1971	DM 8045,–	DM 8345,–	DM 8645,–	DM 8745,–	DM 8945,–	–
	Limousine 4 Türen statt 2 Türen: + DM 300,–					



Audi L
Limousine 4 Türen
1967–1968
Audi 75 L
Limousine 4 Türen
1966–1970
Audi 80 L
Limousine 4 Türen
1966–1968

	Audi (72 PS) 1965–1968 Audi L (72 PS) 1966–1968 Audi Variant (72 PS) 1966	Audi 80 L Audi 80 Variant 1966–1968
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Reihe) Block um 40° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe) Block um 40° rechts seitlich geneigt
Bohrung x Hub	80 x 84,4 mm	80 x 84,4 mm
Hubraum	1696 ccm	1696 ccm
Leistung	72 PS bei 5000 U/min	80 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	13,0 mkg bei 2800 U/min	13,5 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1 : 11,2 bzw. (ab Sept. 1967) 1 : 9,1	1:11,0
Vergaser	1965: 1 Fallstromvergaser Solex 38 PDSI-1 Ab Jan. 1966: 34 PDSIT-1 mit Startautomatik Ab März 1966: 35 PDSIT-5 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT-5 mit Startautomatik
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel. Seitliche Nockenwelle. Antrieb Duplexkette	
Kurbelwellenlager	5	
Kühlung	Pumpe, 7,5 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 4 Liter Öl	
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	Drehstrom 35 A (490 W)	
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Lenkradschaltung	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,40, II. 1,944, III. 1,32, IV. 0,966	
Antriebs-Übersetzung	3,888 (35 :9)	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Federstäbe längs, Querstabilisator	
Hinterradaufhängung	Rohr-Starrachse (selbststabilisierend), Längslenker, Federstab quer, Panhardstab	
Lenkung	Zahnstange (20,0 :1), 5 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulik. Ab Sept. 1967 bei Audi L, Audi 80 L und Audi Variant Zweikreis-Hydraulik und auf Wunsch Servohilfe Scheibenbremsen vorn 280 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbremsen hinten 200 mm ∅	
Handbremse	Mechanisch (Seilzug) auf Hinterräder	
Allgemeine Daten		
Radstand	2490 mm	2490 mm
Spur	1335/1326 mm, Variant 1343/1326 mm	1335/1326 mm, Variant 1343/1326 mm
Gesamtmaße	4380 x 1626 x 1451 (Variant 1456) mm	4380 x 1626 x 1451 (Variant 1456) mm
Felgen	4¹/₂ J x 13	4¹/₂ J x 13
Reifen	6,45/165-13 (4 PR, Variant 6 PR) Ab 1966 auf Wunsch: 6,45/165 SR 13	6,45/165-13 (4 PR, Variant 6 PR) Auf Wunsch: 6,45/165 SR 13
Wendekreis links/rechts	11,3 Meter	11,3 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen 980 kg, 4 Türen 1025 kg Variant 970 kg Schiebedach + 15 kg	Limousine 2 Türen 980 kg, 4 Türen 1025 kg Variant 970 kg Schiebedach + 15 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousine 2 Türen 1430 kg, 4 Türen 1475 kg Variant 1615 kg	Limousine 2 Türen 1430 kg, 4 Türen 1475 kg Variant 1615 kg
Höchstgeschwindigkeit	148 km/h	152 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16, Variant 16,5 sec	14, Variant 14,5 sec
Verbrauch/100 km	Verd. 1:11,2: 10,5, Variant 11 Liter Super Verd. 1: 9,1: 11, Variant 11,5 Liter N	11, Variant 11,5 Liter Super
Kraftstofftank	53 Liter (im Heck)	53 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th>Audi 60 (L)
Audi 60 Variant
1968–1972</th><th>Audi 75 L
Audi 75 Variant
1968–1972</th><th>Audi Super 90
1966–1971</th></tr>
<tr><td>Vergasermotor
4 (Reihe)
Block um 40° rechts seitlich geneigt
80 x 74,4 mm
1496 ccm
55 PS bei 4750 U/min
11,5 mkg bei 2500 U/min
1:9,1
1 Fallstromvergaser
Solex 35 PDSIT-5
mit Startautomatik</td><td>Vergasermotor
4 (Reihe)
Block um 40° rechts seitlich geneigt
80 x 84,4 mm
1696 ccm
75 PS bei 5000 U/min
13,0 mkg bei 3000 U/min
1:9,1
1 Fallstromvergaser
Solex 35 PDSIT-5
mit Startautomatik</td><td>Vergasermotor
4 (Reihe)
Block um 40° rechts seitlich geneigt
81,5 x 84,4 mm
1770 ccm
90 PS bei 5200 U/min
15,0 mkg bei 3000 U/min
1:10,6
1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32/32 DIDTA
mit Startautomatik</td></tr>
<tr><td colspan="3">Hängend. Stoßstangen und Kipphebel. Seitliche Nockenwelle. Antrieb Duplexkette
5
Pumpe, 7,5 Liter Wasser
Druckumlauf, 4 Liter Öl</td></tr>
<tr><td>12 V 45 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)</td><td>12 V 55 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Drehstrom 35 A (490 W)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung. Ab Okt. 1969 auf Wunsch: Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,40, II. 1,944, III. 1,32, IV. 0,966 (Super 90: 0,933)</td></tr>
<tr><td>4,111 (37:9)</td><td>3,888 (35:9)</td><td>3,888 (35:9)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Federstäbe längs, Querstabilisator
Rohr-Starrachse (selbststabilisierend), Längslenker, Federstab quer, Panhardstab
Zahnstange (20,0:1), 4 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Audi 60 (Variant): Hydraulik. 60 L:
Zweikreis-Hydraulik, a. W. Servohilfe</td><td>Zweikreis-Hydraulik
Auf Wunsch: Servohilfe</td><td>Zweikreis-Hydraulik
Ab Mai 1967 auf Wunsch: Servohilfe</td></tr>
<tr><td colspan="3">Scheibenbremsen vorn 280 mm ∅ (innen am Differential)
Trommelbremsen hinten 200 mm ∅
Mechanisch (Seilzug) auf Hinterräder</td></tr>
<tr><td>2490 mm</td><td>2490 mm</td><td>2490 mm</td></tr>
<tr><td>1335/1326 mm, Variant 1343/1326 mm</td><td>1335/1326 mm, Variant 1343/1326 mm</td><td>1335/1326 mm</td></tr>
<tr><td>4380 x 1626 x 1451 (Variant 1456) mm</td><td>4380 x 1626 x 1451 (Variant 1456) mm</td><td>4380 x 1626 x 1451 mm</td></tr>
<tr><td>4 1/2 J x 13</td><td>4 1/2 J x 13</td><td>4 1/2 J x 13</td></tr>
<tr><td>Audi 60: 6,15/155-13 (4 PR)
Audi 60 L: 6,45/165-13 (4 PR)
Audi 60 Variant: 6,45/165-13 (6 PR)
Auf Wunsch: 6,45/165 SR 13</td><td>Audi 75 L: 6,45/165-13 (4 PR)
Audi 75 Variant: 6,45/165-13 (6 PR)
Auf Wunsch: 6,45/165 SR 13</td><td>6,45/165 S 13
Auf Wunsch: 6,45/165 SR 13</td></tr>
<tr><td>11,3 Meter</td><td>11,3 Meter</td><td>11,3 Meter</td></tr>
<tr><td>Audi 60: 2 Türen 960, 4 Türen 1005 kg
Audi 60 L: 2 Türen 980, 4 Türen 1025 kg
Audi 60 Variant: 970 kg
Schiebedach + 15 kg</td><td>Lim. 2 Türen 1010, 4 Türen 1055 kg
Variant 1000 kg
Schiebedach + 15 kg</td><td>Lim. 2 Türen 1020, 4 Türen 1065 kg
Schiebedach + 15 kg</td></tr>
<tr><td>Lim. 2 Türen 1395, 4 Türen 1420 kg
Variant 1615 kg</td><td>1430 kg
Variant 1615 kg</td><td>1430 kg</td></tr>
<tr><td>137 km/h</td><td>150 km/h</td><td>163 km/h</td></tr>
<tr><td>18 sec</td><td>15 sec</td><td>13 sec</td></tr>
<tr><td>10, Variant 10,5 Liter N</td><td>11,5, Variant 12 Liter N</td><td>12 Liter Super</td></tr>
<tr><td>55 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)</td><td>53 Liter (im Heck)
Ab Sept. 1968: 55 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>



Audi Super 90
Limousine 4 Türen
1966–1971



Audi 60
Limousine 2 Türen
1970–1972



Audi 60
Limousine 4 Türen
1970–1972



Audi Variant
Kombi 2 Türen
1966–1972

Audi 100 (ab 1969)
Audi 100 Coupé S (ab 1970)
Audi 100 GL (ab 1971)

Bei weitem übertraf der Verkaufserfolg des Audi 100 die Erwartungen. Ebenso konservative wie repräsentative Eleganz der Karosserie erweckte Sympathie, zumal sie Ähnlichkeit mit Mercedes-Stil verriet. Außerdem lag der Audi 100 verkaufsmäßig richtig, auch deswegen, weil es keinen Mercedes dieser Größenordnung mehr gibt. Daß die Motoren des Audi 100 rauh und laut laufen, scheint deutsche Käufer, die ja großenteils vom VW-Käfer kommen und zum Mercedes Diesel streben, kaum zu stören.

Audi 100 Ende November 1968 vorgestellt, als Produktion der Viertüren-Limousine begann. 1,8 Liter-Motor vom früheren Audi Super 90 abgeleitet, mit 80, 90 und 100 PS lieferbar. Im Oktober 1969 lief auch die Zweitüren-Limousine an, ein weiteres Jahr später das bereits im September 1969 vorgestellte Coupé. Letzteres besaß aufgebohrten Motor mit 115 PS Leistung. Linienführung fiel beim Coupé längst nicht so harmonisch aus wie bei den Limousinen. Dabei ist es beträchtlich teurer und überdies wirkt Limousine mit 2 Türen selbst schon wie ein elegantes Coupé. April 1970: Audi 100 LS mit VW-Automatic lieferbar, Aufpreis 1200 DM.

Ab September 1971 gibt es den 1,8 Liter-Motor nur noch mit 85 PS für Normal- und mit 100 PS für Superbenzin. Neu hinzu kommt der Audi 100 GL mit dem größeren Motor aus dem Coupé, der nunmehr bei geringfügig reduzierter Leistung ebenfalls mit Automatic kombiniert werden kann. Alle Modelle endlich mit Servolenkung lieferbar, Aufpreis 725 DM.

September 1973: Frontpartie (kleinerer Grill vom Audi 80) und Heckansicht etwas geändert, was jedoch kaum auffällt. An der Hinterachse wurde der Federstab durch Schraubenfedern ersetzt.

Oktober 1974: Audi 100 wird zum Audi 100 L und erhält einen vom Audi 80 abgeleiteten 1,6 Liter-85-PS-OHC-Motor, der zwar gleiche PS-Leistung, aber fühlbar weniger Drehmoment bietet und außerdem nicht die Ausstattung mit Servolenkung zuläßt. Bei allen Audi 100-Modellen vordere Scheibenbremsen weg vom Differential, wo sie leicht verölen können, an die Vorderräder verlegt. Vermutlich handelt es sich um Endausführung des Audi 100, denn sein Absatz fällt seit 1974 beträchtlich zurück. Immerhin wurden bis Ende 1974 bereits an die 700000 Wagen fertiggestellt.

Preise	**Audi 100 Li. 4 Türen**	**Audi 100 LS Li. 2 Türen**	**Audi 100 LS Li. 4 Türen**	**Audi 100 GL Li. 4 Türen**	**Audi 100 Coupé S**
Dez. 1968	DM 8900,–	–	DM 9600,–	–	–
Dez. 1969	DM 9600,–	DM 10300,–	DM 10300,–	–	–
Okt. 1970	DM 9600,–	DM 10300,–	DM 10300,–	–	DM 14400,–
Aug. 1971	DM 10320,–	DM 10920,–	DM 10920,–	DM 11720,–	DM 14400,–
Jan. 1972	DM 10950,–	DM 11200,–	DM 11550,–	DM 12350,–	DM 14700,–
Febr. 1973	DM 11365,–	DM 11675,–	DM 12050,–	DM 12900,–	DM 15000,–
Aug. 1973	DM 11425,–	DM 11735,–	DM 12110,–	DM 13075,–	DM 15090,–
März 1974	DM 12100,–	DM 12450,–	DM 12850,–	DM 13840,–	DM 16000,–
	Audi 100 L Li. 4 Türen				
Jan. 1975	DM 13150,–	DM 13560,–	DM 14000,–	DM 15100,–	DM 17420,–
April 1975	DM 13980,–	DM 14380,–	DM 14860,–	DM 16010,–	DM 18300,–



Audi 100 LS Limousine 2 Türen (1969–1973)



Audi 100 Limousine 4 Türen (1968–1973)



Audi 100 GL Limousine 2 Türen (1971–1973)

Audi 100 Coupé S (Coupé 4 Sitze 1970–1973)



Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine
Anlasser

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Audi 100 1968–1971	Audi 100 S 1968–1971	Audi 100 LS 1968–1971	Audi 100 Coupé S 1970–1971
Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor	Vergasermotor
4 (Reihe). Block um 40° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 40° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 40° rechts seitlich geneigt	4 (Reihe). Block um 40° rechts seitlich geneigt
81,5 x 84,4 mm	81,5 x 84,4 mm	81,5 x 84,4 mm	84,0 x 84,4 mm
1760 ccm	1760 ccm	1760 ccm	1871 ccm
80 PS (59 kW) b. 5000 U/min	90 PS (66 kW) b. 5500 U/min	100 PS (74 kW) b. 5500 U/min	115 PS (84 kW) b. 5500 U/min
13,8 mkg bei 3000 U/min	14,5 mkg bei 3000 U/min	15,3 mkg bei 3500 U/min	16,2 mkg bei 4000 U/min
1:9,1	1:10,2	1:10,2	1:10,2
1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT-5 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT-5 mit Startautomatik	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32/32 TDID bzw. (ab Okt. 1969) 32/35 TDID mit Startautomatik	2 Register-Fallstromvergaser Solex 32/35 TDID mit Startautomatik

Hängend. Stoßstangen und Kipphebel. Seitliche Nockenwelle. Antrieb durch Duplexkette
5
Pumpe, 7,5 Liter Wasser
Druckumlauf, 4 Liter Öl
12 V 45 Ah (im Motorraum)
Drehstrom 490 W
0,8 PS

Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung. Auf Wunsch bzw. (bei Coupé) Serie: Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,399, II. 1,944, III. 1,36, IV. 0,966

Audi 100	Audi 100 S	Audi 100 LS	Audi 100 Coupé S
		Ab April 1970 auf Wunsch: Automatic (VW) Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe Wählhebel Wagenmitte I. 2,65, II. 1,59, III. 1,0 Wandler 2,2fach	
4,111 (37:9)	3,888 (35:9)	3,888, Automatic 3,727	3,727

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator
Rohr-Starrachse (selbststabilisierend), Längslenker, Panhardstab, Federstab quer
Zahnstange (progressiv 21,5–14,4), 3,75 Lenkraddrehungen

Audi 100	Audi 100 S	Audi 100 LS	Audi 100 Coupé S
Zweikreis-Hydraulik Scheibenbr. vorn 280 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 200 mm ∅	Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 280 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 200 mm ∅	Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 280 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 200 mm ∅	Zweikreis-Hydraulik Servohilfe Scheibenbr. vorn 291 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 200 mm ∅
2675 mm	2675 mm	2675 mm	2560 mm
1420/1425 mm	1420/1425 mm	1420/1425 mm	1440/1440 mm
4590 x 1729 x 1421 mm	4590 x 1729 x 1421 mm	4625 x 1729 x 1421 mm	4398 x 1750 x 1370 mm
4½ J x 14	4½ J x 14	4½ J x 14	5 J x 14
165 SR 14	165 SR 14	165 SR 14	185/70 HR 14
11,5 Meter	11,5 Meter	11,5 Meter	11,3 Meter
1050 kg	1060 kg	1080, Automatic 1100 kg	1100 kg
1530 kg	1530 kg	1530 kg	1450 kg
156 km/h	162 km/h	172, Automatic 170 km/h	185 km/h
15 sec	13 sec	13, Automatic 14 sec	11 sec
12 Liter	12 Liter Super	12,5, Automatic 13,5 l Super	13,5 Liter Super
58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)

	Audi 100 L (S) ab 1974	Audi 100 (LS) 1971–1974
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
	Block um 40° rechts seitlich geneigt	Block um 40° rechts seitlich geneigt
Bohrung x Hub	79,5 x 80 mm	81,5 x 84,4 mm
Hubraum	1588 ccm	1760 ccm
Leistung	85 PS (63 kW) bei 5800 U/min	85 PS (63 kW) bei 5100 U/min
Drehmoment	12,4 mkg bei 3500 U/min	13,8 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:8,2	1:8,5
Vergaser	1 Register-Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
	Solex 32/35 DIDTA mit Startautomatik	Solex 35 PDSIT-5 mit Startautomatik
Ventile	Hängend	Hängend
	Obenliegende Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
	Antrieb durch Zahnriemen	Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	5	5
Kühlung	Pumpe, 7,5 Liter Wasser	Pumpe, 7,5 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 4 Liter Öl	Druckumlauf, 4 Liter Öl
Batterie	12 V 36 oder 54 Ah (im Motorraum)	12 V 45 oder 54 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 490 oder 770 W	Drehstrom 490 oder 770 W
Anlasser	0,8 PS	0,8 PS
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vor,	Frontantrieb. Motor vor,
	Getriebe hinter der Vorderachse	Getriebe hinter der Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Lenkradschaltung. Auf Wunsch bzw.
		(ab Okt. 1974) Serie: Schaltstock Mitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,454, II. 1,944, III. 1,370, IV. 0,969	I. 3,399, II. 1,944, III. 1,360, IV. 0,966
Antriebs-Übersetzung	4,111 (37:9)	4,111 (37:9)
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator	
Hinterradaufhängung	Rohr-Starrachse (selbststabilisierend)	Rohr-Starrachse (selbststabilisierend)
	Längslenker, Panhardstab	Längslenker, Panhardstab
	Federbeine, Schraubenfedern	Bis Aug. 1973: Federstab quer
		Ab Sept. 1973: Federbeine, Schraubenfedern
Lenkung	Zahnstange (progressiv 21,6–17,8:1)	Zahnstange (progressiv 21,6–17,8:1)
	3,75 Lenkraddrehungen	3,75 Lenkraddrehungen
		Auf Wunsch: Servohilfe (17,3:1)
		3 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
	Scheibenbremsen vorn 257 mm ∅	Scheibenbremsen vorn 280 mm ∅
	(außenliegend)	(innen am Differential)
	Trommelbremsen hinten 200 mm ∅	Trommelbremsen hinten 200 mm ∅
Handbremse	Seilzug auf Hinterräder	Seilzug auf Hinterräder
Allgemeine Daten		
Radstand	2675 mm	2675 mm
Spur vorn/hinten	1448/1425 mm	1420/1425 mm
Gesamtmaße	4590 (LS 4635) x 1729 x 1421 mm	4590 (LS 4635) x 1729 x 1421 mm
Felgen	5 J x 14	$4\frac{1}{2}$ J x 14
Reifen	155 SR 14. LS: 165 SR 14	165 SR 14
Wendekreis links/rechts	11,5 Meter	11,5 Meter
Wagengewicht	1050 kg	1060 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	L: 1500 kg. LS: 1550 kg	1550 kg
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h	160 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	14 sec	14 sec
Verbrauch/100 km	12 Liter	12 Liter
Kraftstofftank	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)

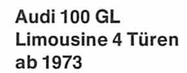
Audi 100 LS ab 1971	Audi 100 GL ab 1971	Audi 100 Coupé S ab 1971
Vergasermotor	Vergasermotor	
4 (Reihe)	4 (Reihe)	
Block um 40° rechts seitlich geneigt	Block um 40° rechts seitlich geneigt	
81,5 x 84,4 mm	84,0 x 84,4 mm	
1760 ccm	1871 ccm	
100 PS (74 kW) bei 5500 U/min	112 PS (82 kW) bei 5800 U/min	
15,3 mkg bei 3500 U/min	16,3 mkg bei 3500 U/min	
1:9,7	1:10,0. Ab 1974: 1:9,7	
1 Register-Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser	
Solex 32/35 TDID mit Startautomatik	Solex 32/35 TDID mit Startautomatik	
Hängend	Hängend	
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	
Antrieb durch Duplexkette	Antrieb durch Duplexkette	
5	5	
Pumpe, 7,5 Liter Wasser	Pumpe, 7,5 Liter Wasser	
Druckumlauf, 4 Liter Öl	Druckumlauf, 4 Liter Öl	
12 V 45 oder 54 Ah (im Motorraum)	12 V 54 Ah (im Motorraum)	
Drehstrom 490 oder 770 W	Drehstrom 770 W	
0,8 PS	0,8 PS	
Frontantrieb. Motor vor,	Frontantrieb. Motor vor,	Frontantrieb. Motor vor,
Getriebe hinter der Vorderachse	Getriebe hinter der Vorderachse	Getriebe hinter der Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung. Auf Wunsch bzw. (ab Okt. 1974) Serie: Schaltstock Mitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang		
I–IV		
I. 3,399, II. 1,944, III. 1,360, IV. 0,966		
Auf Wunsch: Automatic (VW)		
Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe. Wählhebel Wagenmitte		
I. 2,65, II. 1,59, III. 1,0, Wandler 2,2fach		
3,888. Automatic 3,727	3,727	3,727
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Doppel-Querlenker, Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator		
Rohr-Starrachse (selbststabilisierend), Längslenker, Panhardstab		
Bis Aug. 1973: Federstab quer		
Ab Sept. 1973: Federbeine, Schraubenfedern		
Zahnstange (progressiv 21,6 – 17,8 :1)		
3,75 Lenkraddrehungen		
Auf Wunsch: Servohilfe (17,3 :1)		
3 Lenkraddrehungen		
Bis Sept. 1974: Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe. Scheibenbremsen vorn bei 100 LS 280 mm Ø bzw. bei 100 LS Automatic, 100 GL und Coupé 291 mm Ø (innen am Differential). Trommelbremsen hinten 200 mm Ø		
Ab Sept. 1974: Diagonal-Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe		
Scheibenbremsen vorn 257 mm Ø (außenliegend). Trommelbremsen hinten 200 Ø		
Seilzug auf Hinterräder		
2675 mm	2675 mm	2560 mm
1420/1425 mm bzw. (ab Sept. 1974) 1448/1425 mm	1420/1425 mm bzw. (ab Sept. 1974) 1448/1425 mm	1440/1440 mm
4635 x 1729 x 1421 mm	4635 x 1729 x 1421 mm	4398 x 1750 x 1370 mm
4¹/₂ bzw. (ab Sept. 1974) 5 J x 14	4¹/₂ bzw. (ab Sept. 1974) 5 J x 14	5 J x 14
165 SR 14	165 SR 14	185/70 HR 14, Automatic 185/70 SR 14
11,5 Meter	11,5 Meter	11,3 Meter
1090, Automatic 1110 kg	1100, Automatic 1120 kg	1100, Automatic 1120 kg
1550, Automatic 1570 kg	1550, Automatic 1570 kg	1450, Automatic 1470 kg
172, Automatic 170 km/h	179, Automatic 175 km/h	183, Automatic 179 km/h
13, Automatic 14 sec	12, Automatic 13 sec	11,5, Automatic 12,5 sec
12,5, Automatic 13,5 Liter Super	13, Automatic 14 Liter Super	13, Automatic 14 Liter Super
58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)	58 Liter (im Heck)



Audi 100 LS
Limousine 4 Türen
ab 1973



Audi 100 GL
Limousine 4 Türen
ab 1973


Audi 100 GL
Limousine 4 Türen
ab 1973



Audi 100 Coupé S
Coupé 4 Sitze
ab 1973



Audi 80 (ab 1972)

Der Audi 80, vorgestellt im Juli 1972, lieferbar als Zweitüren-Limousine ab September 1972 und als Viertüren-Limousine ab März 1973, wurde auf Anhieb ein Marktschlager. Form, Leistung, Fahreigenschaften und angenehme Bedienbarkeit des Wagens finden allgemein Anklang. Beide Limousinen werden in 5 Ausstattungs- und 3 Leistungsvarianten angeboten: Audi 80 und 80 L mit 55 PS-Motor, Audi 80 S und 80 LS mit 75 PS-Motor sowie Audi 80 GL mit 85 PS-Motor. Typengeschichtlich kommt dem Audi 80 insofern besondere Bedeutung zu, als er die Ausgangsbasis für die von VW-Generaldirektor Rudolf Leiding und Audi-Entwicklungschef Ludwig Kraus gemeinsam konzipierte Baukasten-Serie darstellte. Nach den enormen Verkaufszahlen der Anfangszeit verlor allerdings die Mehrheit der einschlägigen Käufer das Interesse am Audi 80, seit ein Jahr später das Volkswagenwerk den gleichen Wagen (nur mit anderem Heck) als VW Passat auf den Markt brachte. Erhalten blieb dem Audi 80 jedoch der Ruf, von den Zwillingen das „feinere" Auto zu sein. Vielleicht um dies zu unterstreichen, gibt es seit September 1973 zusätzlich den Audi 80 GT als sportlich aufgemachte Zweitüren-Limousine mit 100 PS-Motor, breiten 70er-Gürtelreifen auf



Audi 80
Audi 80 S
Limousine 2 Türen
1972–1974

5″-Sportfelgen, Sportlenkrad, Mittelkonsole, großem Drehzahlmesser, Automatik-Sitzgurten und Kopfstützen. Ab Januar 1974 wurde der Audi 80 GT darüber hinaus mit Rallye-Ausstattung lieferbar. Die gesamte Modellreihe läuft seit August 1974 mit zahlreichen Detailverbesserungen. Der 75 PS-Motor wurde von Super- auf Normalkraftstoff umgestellt, bewirkt durch drastische Herabsetzung der Verdichtung sowie Änderung des Auspuffsystems, was bemerkenswerterweise ohne Beeinträchtigung der seitherigen Nennleistung gelang. Weitere Neuerungen ab Anfang 1975: Vollschaumstoffsitze sowie geänderte Schaltung mit verkürztem Schaltstock. Im Juni 1975 wurde der 500000ste Audi 80 ausgeliefert.

Preise	ab Juli 1972	ab Februar 1973	ab März 1974	ab August 1974	ab Januar 1975
Audi 80 Limousine 2 Türen	DM 7990,–	DM 8495,–	DM 9070,–	DM 9735,–	DM 9995,–
Audi 80 L Limousine 2 Türen	DM 8440,–	DM 8995,–	DM 9600,–	DM 10375,–	DM 10750,–
Audi 80 L Limousine 4 Türen	DM 8815,–	DM 9370,–	DM 9995,–	DM 10795,–	DM 11185,–
Audi 80 LS Limousine 4 Türen	DM 9165,–	DM 9750,–	DM 10420,–	DM 11245,–	DM 11650,–
Audi 80 GL Limousine 4 Türen	DM 9625,–	DM 10225,–	DM 10900,–	DM 11755,–	DM 12175,–
Audi 80 GT Limousine 2 Türen	–	–	DM 11420,–	DM 12145,–	DM 12580,–
Automatic (80 LS, 80 GL)	+ DM 905,–	DM 1000,–	DM 665,–	DM 800,–	DM 830,–
Stahl-Kurbeldach	+ DM 435,–	DM 460,–	DM 495,–	DM 520,–	DM 540,–



Audi 80 GL Limousine 4 Türen (1973–1974)



Audi 80 GT Limousine 2 Türen (1973–1974)



Audi 80 LS Limousine 4 Türen (ab 1974)

Audi 80 GT Limousine 2 Türen (ab 1974)



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment

Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie

Lichtmaschine
Anlasser

Kraftübertragung

Schaltung
Kupplung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur
Gesamtmaße
Felgen
Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

Audi 80 (L) **ab 1972**	**Audi 80 S, LS** **ab 1972**	**Audi 80 GL** **ab 1972**	**Audi 80 GT** **ab 1973**
4 (Reihe) 75 x 73,4 mm 1297 ccm 55 PS (40 kW) bei 5500 U/min 9,4 mkg bei 2500 U/min 1:8,5 1 Fallstromvergaser Solex 30–35 PDSIT mit Startautomatik Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen 5 Pumpe (6,5 Liter Wasser) Druckumlauf (3,5 Liter Öl) 12 V 36, 45 oder 54 Ah (im Motorraum) Drehstrom 490 oder 770 W	4 (Reihe) 76,5 x 80 mm 1471 ccm 75 PS (55 kW) bei 5800 U/min 11,6 mkg bzw. (ab Aug. 1974) 11,4 mkg bei 3300 U/min 1:9,7. Ab Aug. 1974: 1:8,2 1 Fallstromvergaser Solex 35 PDSIT mit Startautomatik Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen 5 Pumpe (6,5 Liter Wasser) Druckumlauf (3,5 Liter Öl) 12 V 36, 45 oder 54 Ah (im Motorraum) Drehstrom 490 oder 770 W	4 (Reihe) 76,5 x 80 mm 1471 ccm 85 PS (63 kW) bei 5800 U/min 12,3 mkg bei 4000 U/min 1:9,7 1 Fallstrom-Registervergaser Solex 32/35 TDID-5 mit Startautomatik Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen 5 Pumpe (6,5 Liter Wasser) Druckumlauf (3,5 Liter Öl) 12 V 45 oder 54 Ah (im Motorraum) Drehstrom 770 W	4 (Reihe) 79,5 x 80 mm 1588 ccm 100 PS (74 kW) bei 6000 U/min 13,4 mkg bei 4000 U/min 1:9,7 1 Fallstrom-Registervergaser Solex 35/40 DIDTA mit Startautomatik Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen 5 Pumpe (6,5 Liter Wasser) Druckumlauf (3,5 Liter Öl) 12 V 45 oder 54 Ah (im Motorraum) Drehstrom 770 W
Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse			
	Bei 75 PS- und 85 PS-Motor wahlweise Schaltgetriebe oder Automatic:		
Schaltstock Wagenmitte Einscheibentrockenkupplung 4 Gang I–IV I. 3,454 II. 2,055 III. 1,370 IV. 0,968 4,555 (9:41)	Schaltstock Wagenmitte Einscheibentrockenkupplung 4 Gang I–IV I. 3,454 II. 2,055 III. 1,370 IV. 0,968	Wählhebel Wagenmitte Hydraulischer Wandler + 3 Gang-Planetengetriebe I–III I. 2,65 II. 1,59 III. 1,00	Schaltstock Wagenmitte Einscheibentrockenkupplung 4 Gang I–IV I. 3,454 II. 2,055 III. 1,333 IV. 0,909 4,111 (9:37)
	Schaltgetriebe: 4,111 (9:37) Automatic: 4,091 (11:45)	Schaltgetriebe: 4,111 (9:37) Automatic: 3,909 (11:43)	
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern Zahnstange (19,1 : 1), 3¾ Lenkraddrehungen Diagonal-Zweikreis-Hydraulik Schreibenbremsen vorn (239 mm ∅), Trommelbremsen hinten (180 mm ∅)			
Servohilfe auf Wunsch	Limousinen mit Automatic: Servohilfe Limousinen mit Schaltgetriebe: Servohilfe auf Wunsch	Servohilfe	Servohilfe
2470 mm 1340/1335 mm 4175 x 1600 x 1362 mm 4½ J x 13 H 2-B 155–13 oder 155 SR 13 10,5/10,7 Meter Limousine 2 Türen 860 kg Limousine 4 Türen 870 kg 1260 kg 147 km/h 16,5 sec 10 Liter 45 Liter (im Heck)	2470 mm 1340/1335 mm 4175 x 1600 x 1362 mm 4½ J x 13 H 2-B 155 SR 13 10,5/10,7 Meter Limousine 2 Türen 875 kg Limousine 4 Türen 885 kg Automatic + 25 kg 1275 kg, Automatic 1295 kg 160, Automatic 155 km/h 13,5, Automatic 15 sec Bis Juli 1974: 10, Automatic 11 l Super Ab August 1974: 10,5, Automatic 11,5 Liter 45 Liter (im Heck)	2470 mm 1340/1335 mm 4201 x 1600 x 1362 mm 4½ J x 13 H 2-B 155 SR 13 10,5/10,7 Meter Limousine 2 Türen 880 kg Limousine 4 Türen 890 kg Automatic + 25 kg 1280 kg, Automatic 1300 kg 168, Automatic 163 km/h 12, Automatic 14 sec 10 Liter Super Automatic 11 Liter Super 45 Liter (im Heck)	2470 mm 1340/1335 mm 4201 x 1600 x 1362 mm 5 J x 13 H 2-B 175/70 SR 13 (Winter: 155 SR 13) 10,5/10,7 Meter Limousine 2 Türen 880 kg 1280 kg 173 km/h 11 sec 10,5 Liter Super 45 Liter (im Heck)

Audi 50 (ab 1974)

Mit dem Audi 50, dem letzten großen Wurf des inzwischen pensionierten Chefkonstrukteurs Ludwig Kraus, kam endlich der erste deutsche „Mini" auf den Markt, der in dieser Klasse seit Jahrzehnten italienischen, französischen und auch englischen Marken überlassen blieb. Frontantrieb mit Quermotor, Zweitüren-Kombilimousine mit vorklappbarer Rücksitzbank, kompakte Außenmaße, respektable Fahrleistungen und Fahreigenschaften, das sind die Eigenschaften eines zeitgemäßen Automobils, geeignet für Berufsverkehr und Kaffeefahrten, als Einkaufsauto und Transporter für den Haushalt, für die Fahrt zum nächsten Briefkasten und die Urlaubsreise mit Kind und Kegel. Er ist zwar nicht billig, aber wirtschaftlich im Betrieb sowie angenehm und sicher zu fahren. Vorgestellt wurde der Audi 50 mit Serienbeginn im September 1974. Bis Jahresende 1974 wurden (übrigens nicht in Ingolstadt, sondern) im Wolfsburger Volkswagenwerk (Werksbezeichnung Typ 86) bereits 22146 Wagen gebaut. Auf dem deutschen Markt freilich wurden im ersten Halbjahr 1975 viermal so viel Audi 80 und Käfer-Nachfolger VW Golf gekauft als vom Audi 50 und seinem inzwischen herausgekommenen Zwillingsbruder VW Polo.

Preise:	Audi 50 LS	Audi 50 GL
ab Sept. 1974	DM 8195,–	DM 8510,–
ab Jan. 1975	DM 8490,–	DM 8820,–
ab April 1975	DM 8995,–	DM 9340,–



Audi 50 LS
Audi 50 GL
Kombilimousine 2 Türen
ab 1974

	Audi 50 LS ab 1974	Audi 50 GL ab 1974
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	69,5 x 72 mm	69,5 x 72 mm
Hubraum	1093 ccm	1093 ccm
Leistung	50 PS (37 kW) bei 5800 U/min	60 PS (44 kW) bei 6000 U/min
Drehmoment	7,7 mkg bei 3500 U/min	8,5 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:9,3
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 31 PICT-5 mit Startautomatik	1 Fallstromvergaser Solex 31 PICT-5 mit Startautomatik
Ventile	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen	Hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen
Kurbelwellenlager	5	5
Kühlung	Pumpe (6,5 Liter Wasser)	Pumpe (6,5 Liter Wasser)
Schmierung	Druckumlauf (3 Liter Öl)	Druckumlauf (3 Liter Öl)
Batterie	12 V 36 oder 45 Ah (im Motorraum)	12 V 36 oder 45 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 490 oder 770 W	Drehstrom 490 oder 770 W
Anlasser		
Kraftübertragung	Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse	Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,454, II. 2,050, III. 1,347, IV. 0,963	I. 3,454, II. 2,050, III, 1,347, IV. 0,963
Antriebs-Übersetzung	4,267	4,267
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine Querlenker, Schraubenfedern Stabilisator	Mc-Pherson-Federbeine Querlenker, Schraubenfedern Stabilisator
Hinterradaufhängung	Federbeine Längslenker, Schraubenfedern Stabilisierender Querträger	Federbeine Längslenker, Schraubenfedern Stabilisierender Querträger Querstabilisator
Lenkung	Zahnstange (19,45:1) 3,7 Lenkraddrehungen	Zahnstange (19,45:1) 3,7 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn Trommelbremsen hinten Auf Wunsch Servohilfe	Diagonal-Zweikreis-Hydraulik Scheibenbremsen vorn Trommelbremsen hinten Auf Wunsch Servohilfe
Allgemeine Daten		
Radstand	2335 mm	2335 mm
Spur	1300/1310 mm	1300/1310 mm
Gesamtmaße	3490 x 1560 x 1360 m	3516 x 1560 x 1360 mm
Felgen	$4^1/_2$ J x 13	$4^1/_2$ J x 13
Reifen	135 SR 13	135 SR 13
Wendekreis links/rechts	9,9/10,0 Meter	9,9/10,0 Meter
Wagengewicht	720 kg	720 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1100 kg	1100 kg
Höchstgeschwindigkeit	142 km/h	152 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	16 sec	15 sec
Verbrauch/100 km	8,5 Liter	8,5 Liter Super
Kraftstofftank	36 Liter (vor Hinterachse)	36 Liter (vor Hinterachse)

DKW

Im Jahre 1932 entstand die Auto Union AG., um die im Land Sachsen ansässigen Automobilfabriken vor dem Zusammenbruch zu bewahren. Der Konzern umfaßte die Marken Audi, DKW, Horch, Wanderer. 1945 wurden die in der damaligen Sowjetzone und heutigen DDR gelegenen Werke entschädigungslos enteignet. Ein Zentraldepot in Ingolstadt, das die in den Westzonen laufenden Auto Union-Fahrzeuge mit Ersatzteilen versorgte, entwickelte sich zur Keimzelle einer neuen Auto Union, und zwar diesmal einer GmbH., deren Aufbau Dr. Richard Bruhn, Generaldirektor des früheren Konzerns, und Dr. Carl Hahn, seit 1922 enger Mitarbeiter des DKW-Gründers J. S. Rasmussen, unter schwierigsten Umständen vorantrieben. Schon 1949 wurden in Ingolstadt wieder DKW Motorräder und ein neuer DKW Lieferwagen produziert, und bald fand sich in Düsseldorf ein ehemaliger Rüstungsbetrieb, in dem 1950 auch wieder die Herstellung der DKW Personenwagen beginnen konnte. Die Marke DKW erlebte eine neue Blütezeit, die allerdings nicht von sehr langer Dauer sein sollte, denn die Zeit der Zweitakt-Automobile ging unaufhaltsam ihrem Ende entgegen. 1958 wurde die Auto Union GmbH. von der Daimler-Benz AG. aufgekauft. Nun gab man die Herstellung des Transporters auf und den Motorradbau ab, die Personenwagenproduktion faßte man in Ingolstadt zusammen, und im Werk Düsseldorf baute Daimler-Benz von nun an die eigenen kleineren Nutzfahrzeuge. Dr. Carl Hahn, der zeitlebens mit geradezu missionarischer Begeisterung für die Idee des Zweitaktmotors geworben hatte, entschlief 67 Jahre alt im Juni 1961. Mit ihm, so möchte man sagen, starb der Zweitaktmotor für Personenwagen. Anfang 1965 verkaufte Daimler-Benz die Auto Union an das Volkswagenwerk, behielt dabei aber das Werk Düsseldorf. VW stellte die Produktion des letzten DKW-Modells, des DKW F 102, im Februar 1966 ein, denn der Audi war inzwischen da und verkaufte sich viel besser. Lediglich der Munga blieb noch im Programm, solange ihn die Bundeswehr noch kaufte. Mit dem letzten Geländewagen, der im Dezember 1968 fertiggestellt wurde, endete die fast 50jährige Geschichte des Zweitaktmotors bei DKW und der Auto Union.

DKW Meisterklasse (1950–1954)
DKW Meisterklasse Universal (1951–1954)

Typ F 89 P (ursprünglich F 10). Erstes Personenwagenmodell der in der Bundesrepublik neugegründeten Auto Union GmbH. Im Werk Düsseldorf wurde die Limousine ab August 1950 bis April 1954 gebaut. Außerdem fertigte Karmann 5010 Stück des Viersitzer-Cabriolet ab August 1950 bis Ende 1952 sowie Hebmüller in kleiner Stückzahl Zweisitzer-Cabriolet und -Coupé ab April 1951 bis Ende 1952. Gesamtproduktion 59475 Wagen.

Preise:	1950/51	1951/52	1953/54
Limousine 2 Türen	DM 5830,–	DM 6030,–	DM 5640,–
Cabriolet 4 Sitze	DM 7585,–	DM 7730,–	–
Cabriolet 2 Sitze	–	DM 9100,–	–
Coupé 2 Sitze	–	DM 9100,–	–

Universal: Typ F 89 U. Karosserie zunächst in Holz-Stahl-Gemischtbauweise, ab März 1953 Ganzstahl. Gebaut wurden ab Oktober 1951 bis April 1954 insgesamt 6415 Wagen. Preis: Kombi 2 Türen DM 6600,–.

DKW Sonderklasse (1953–1955)
DKW Sonderklasse Universal (1953–1957)

Typ F 91. Erster DKW Dreizylinder, entspricht ziemlich genau dem für das Jahr 1940 geplant gewesenen Modell. Gebaut wurden ab März 1953 bis September 1955 insgesamt 57407 Wagen darunter 1550 Cabriolets bei Karmann. Limousinen-Karosserie war bis Sommer 1954 mit Meisterklasse identisch, während ab Juli 1954 nur noch die Karosserie mit Panorama-Heckscheibe verwendet wird. Luxus-Coupé (kein Coupé im eigentlichen Sinn) unterscheidet sich von der Limousine durch pfostenlose Seitenfenster sowie reichere Ausstattung.

Preise:	1953/54	ab Juli 1954	1955
Normal-Limousine 2 Türen	DM 6040,–	DM 5440,–	DM 5170,–
Spezial-Limousine 2 Türen	DM 6290,–	DM 5940,–	DM 5670,–
Luxus-Coupé 4 Sitze	DM 7000,–	DM 6440,–	DM 6070,–
Cabriolet 4 Sitze	DM 7800,–	DM 7440,–	DM 7440,–
Cabriolet 2 Sitze	DM 8800,–	DM 8800,–	DM 8800,–
Coupé 2 Sitze	DM 8800,–	DM 8800,–	DM 8800,–

Universal: Typ F 91 U. Gebaut ab September 1953 bis Juni 1957. Stückzahl 15193. Preis: Kombi 2 Türen DM 6600,– bzw. (ab 1955) DM 6270,–.

Großer DKW 3=6 (1955–1959)
DKW Universal 3=6 (1957–1959)

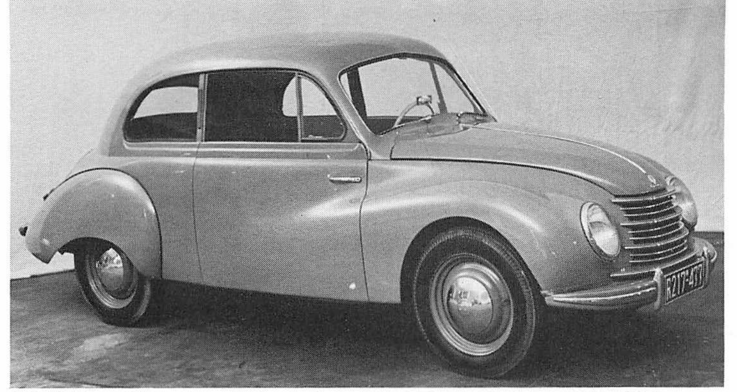
Um 10 cm breiter gemachte DKW Sonderklasse mit entsprechend erhöhter Motorleistung. Vom 38 PS Typ F 93 (September 1955 bis Januar 1957) und vom 40 PS Typ F 94 (Januar 1957 bis Juli 1959) wurden insgesamt 137800 Wagen gebaut. F 94 Coupé und Zweitüren-Limousine ab September 1957 mit vorn statt hinten angeschlagenen Türen. Von den beiden F 93 Cabriolets, gebaut bei Karmann, wurden nur noch 667 Stück ausgeliefert.

Preise:	F 93 1955/56	F 94 1957	F 94 1958/59
Normal-Limousine 2 Türen	DM 5455,–	DM 5570,–	–
Spezial-Limousine 2 Türen	DM 5855,–	DM 5970,–	DM 5775,–
Luxus-Coupé 4 Sitze	DM 6155,–	DM 6350,–	DM 6475,–
Limousine 4 Türen	DM 6655,–	DM 6670,–	DM 6775,–
Cabriolet 4 Sitze	DM 7455,–	–	–
Cabriolet 2 Sitze	DM 8055,–	–	–

Universal: Typ F 94 U. (Einen dem Typ F 93 entsprechenden Universal gab es nicht.) Gebaut wurden ab Februar 1957 bis Juli 1959 insgesamt 19531 Wagen. Preis: Kombi 2 Türen DM 6670,–

DKW 3=6 Monza (1956–1958)

Sport-Coupé zweisitzig mit Kunststoff-Karosserie auf dem unveränderten Fahrgestell des Großen DKW 3=6 bzw. des Auto Union 1000. Gebaut wurden 1956 etwa 10 Einzel-Exemplare bei Dannenhauer & Stauss (Stuttgart) und 1957/58 eine kleine Serie von etwa 100 Wagen durch die DKW-Vertretung Fritz Wenk (Heidelberg). 1956: 38 PS – 900 ccm-Motor. 1957/58: 40 PS – 900 ccm- oder 44 PS - 1000 ccm-Motor. Besondere Daten: Gesamtmaße 4090 x 1710 x 1350 mm. Gewicht 820 kg. 54 Liter-Tank. Höchstgeschwindigkeit 135 km/h. Beschleunigung 0–100 km/h in 22 sec. Verbrauch 10 Liter. Preis DM 10500,–.



DKW Meisterklasse Limousine 2 Türen (mit Dreiganggetriebe) 1950–1952



DKW Meisterklasse Cabriolet 4 Sitze (Karosserie Karmann) 1950–1952

DKW Meisterklasse Luxus-Coupé 2 Sitze (Karosserie Hebmüller) 1951–1952



DKW Meisterklasse Universal 1951–1952



Motor
Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser
Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung

Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung

Getriebe

Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk

Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse
Handbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße
Felgen

Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

DKW Meisterklasse 1950–1954	DKW Meisterklasse Universal 1951–1954	DKW Sonderklasse 1953–1955	DKW Sonderklasse Universal 1953–1957
Zweitakt-Vergasermotor		Zweitakt-Vergasermotor	
2 (Reihe)		3 (Reihe)	
76 x 76 mm		71 x 76 mm	
684 ccm		896 ccm	
23 PS bei 4200 U/min		34 PS bei 4000 U/min	
4,6 mkg bei 2500 U/min		7 mkg bei 2000 U/min	
1:6,25		1:6,5	
1 Fallstromvergaser Solex 32 PBJ		1 Fallstromvergaser Solex 40 PBIC	
Ohne		Ohne	
3		4	
Thermosyphon, 8 Liter Wasser		Thermosyphon, 9 Liter Wasser	
Zweitakt-Gemisch 1:25		Zweitakt-Gemisch 1:25 Ab Juli 1954: Shell-Mixer	
6 V 75 Ah (im Motorraum)		6 V 75 Ah (im Motorraum)	
Dynastart-Anlage 150/180 W		Lichtmaschine 130 W	
Frontantrieb		Frontantrieb	
Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse		Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse	
Bis Ende 1952:	Ab Januar 1953:	Normal-Limousine sowie alle Modelle bis November 1953:	Alle Modelle (außer Normal-Limousine) ab November 1953:
Ölbad-Mehrscheibenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Krückstockschaltung an Armaturentafel	Krückstockschaltung an Armaturentafel	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
3 Gang mit Freilauf abschaltbar	4 Gang mit Freilauf abschaltbar	3 Gang mit Freilauf abschaltbar	4 Gang mit Freilauf abschaltbar
Ohne	Ohne	I–III	II–IV
I. 3,44 II. 1,69 III. 1,00	I. 4,97 II. 2,94 III. 1,63 IV. 1,00	I. 3,36 II. 1,59 III. 0,93	I. 3,82 II. 2,22 III. 1,31 IV. 0,913
5,72, Universal 6,46	5,17, Universal 5,82	4,72	4,72
Kastenprofil-Rahmen, Ganzstahlkarosserie			
Meisterklasse Universal bis März 1953: Karosserie in Holz-Stahl-Gemischtbauweise			
Querlenker unten, 1 Querfeder oben			
Rohr-Starrachse („Schwebeachse"), 1 Querfeder hochliegend			
Zahnstange (15,35:1), 2,4 Lenkraddrehungen			
Hydraulik. Trommel-Ø 230 mm. Bremsfläche 544 cm²			
Seilzug auf Hinterräder			
2350 mm	2450 mm	2350 mm	2450 mm
1190/1250 mm	1190/1250 mm	1190/1250 mm	1190/1250 mm
4200 x 1600 x 1450 mm	4055 x 1520 x 1555 mm	4200 x 1600 x 1450 mm	4120 x 1520 x 1555 mm
Bis Juni 1952: 3,50 D x 16 Ab Juni 1952: 4 J x 15	Bis Juni 1952: 3,50 D x 16 Ab Juni 1952: 4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15
Bis Juni 1952: 5,50-16 Ab Juni 1952: 5,20-15 Ab Jan. 1953: 5,60-15	Bis Juni 1952: 5,50-16 Ab Juni 1952: 5,60-15	5.60-15	5,60-15
11,7 Meter	12 Meter	11,7 Meter	12 Meter
860 kg Cabriolet 890 kg	900 kg	910 kg Cabriolet 940 kg	925 kg
1280 kg	1300 kg	1260 kg	1325 kg
100 km/h	95 km/h	120 km/h	110 km/h
55 sec	–	34 sec	
8,5 Liter	9 Liter	10 Liter	10,5 Liter
32 Liter (im Heck)	32 Liter (im Heck)	32 Liter (im Heck)	32 Liter (im Heck)

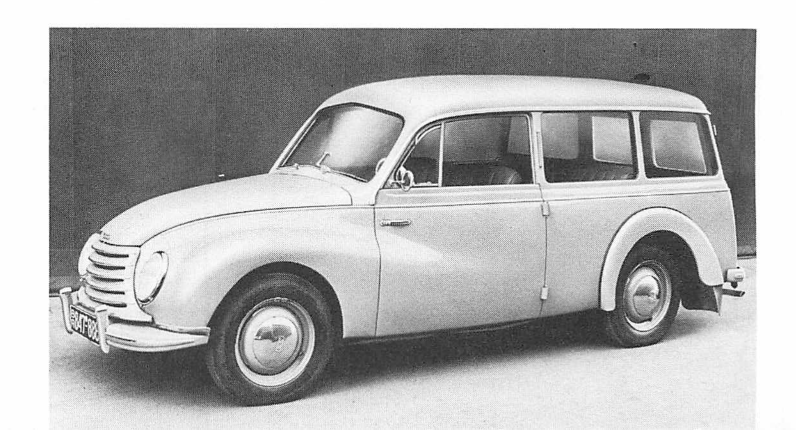


DKW Sonderklasse
Luxus-Coupé
(Hardtop-Limousine)
2 Türen
1953–1955



DKW Meisterklasse
Limousine 2 Türen
(mit Vierganggetriebe)
1953–1954
bzw. (im Bild)
DKW Sonderklasse
Limousine 2 Türen
1953–1954

DKW Sonderklasse
Cabriolet 4 Sitze
(Karosserie Karmann)
1953–1955



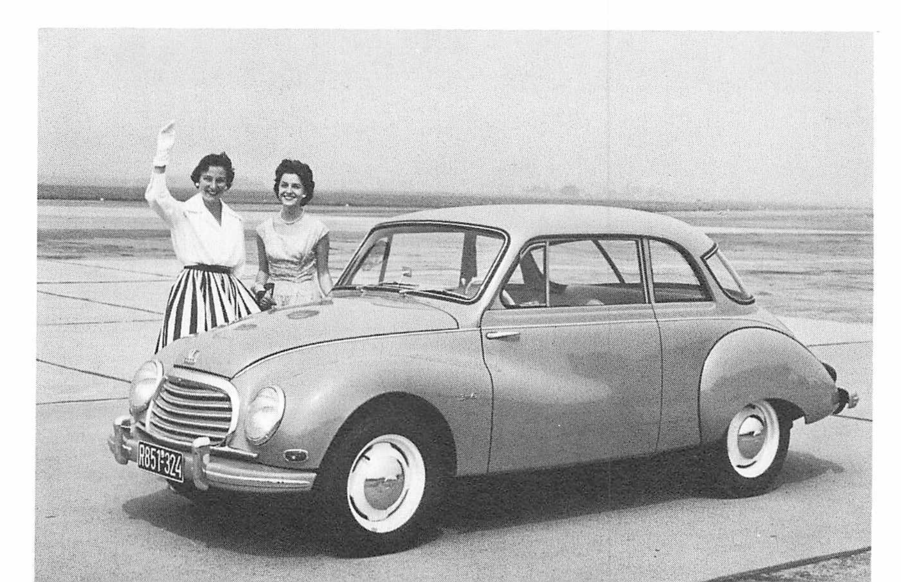
DKW Meisterklasse
Universal 1953–1954
bzw.
DKW Sonderklasse
Universal 1953–1957



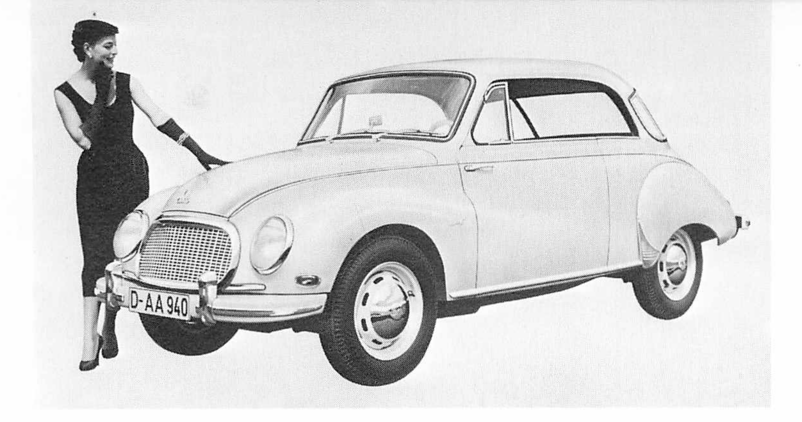
DKW Sonderklasse
Luxus-Cabriolet 2 Sitze
(Karosserie Karmann)
1953–1955



Rechts:
DKW Sonderklasse
Spezial-Limousine
1953–1955
Links:
Großer DKW 3=6
(Typ F 93)
Luxus-Coupé
1955–1956



Großer DKW 3=6
(Typ F 93)
Spezial-Limousine
1955–1956



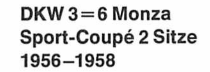
Großer DKW 3=6
(Typ F 94)
Luxus-Coupé
1957



Großer DKW 3=6
(Typ F 94)
Limousine 4 Türen
1957–1959



DKW Universal 3=6
(Typ F 94 U)
Kombi 2 Türen
1957–1959


DKW 3=6 Monza
Sport-Coupé 2 Sitze
1956–1958



Großer DKW 3=6
1955–1959
DKW Universal 3=6
1957–1959

	Typ F 93	Typ F 94
Motor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor
Zylinderzahl	3 (Reihe)	3 (Reihe)
Bohrung x Hub	71 x 76 mm	71 x 76 mm
Hubraum	996 ccm	996 ccm
Leistung	38 PS bei 4200 U/min	40 PS bei 4250 U/min
Drehmoment	7,25 mkg bei 3000 U/min	7,5 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1:6,5	1:7
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 40 JCB	1 Fallstromvergaser Solex 40 JCB
Ventile	Ohne	Ohne
Kurbelwellenlager	4	4
Kühlung	Thermosyphon, 8 Liter Wasser	Thermosyphon, 8 Liter Wasser
Schmierung	Zweitakt-Gemisch 1:25, Shell-Mixer	Zweitakt-Gemisch 1:25, Shell-Mixer
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	160 W	160 W
Kraftübertragung	Frontantrieb Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Ab Februar 1957 auf Wunsch: Saxomat	
Schaltung	Lenkradschaltung	
Getriebe	Normal-Limousine: 3 Gang mit Freilauf abschaltbar	Alle Modelle außer Normal-Limousine: 4 Gang mit Freilauf abschaltbar
Synchronisierung	I–III	II–IV
Übersetzungen	I. 3,36 II. 1,59 III. 0,913	I. 3,82 II. 1,31 III. 0,913 IV. 0,913
Antriebs-Übersetzung	4,72	4,72
Fahrwerk	Kastenprofil-Rahmen. Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, 1 Querfeder oben	
Hinterradaufhängung	Rohr-Starrachse („Schwebeachse"), 1 Querfeder hochliegend	
Lenkung	Zahnstange (16,7:1), 2,5 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulik. Trommel-Ø 230 mm. Bremsfläche 678 cm^2	

Allgemeine Daten	**Zweitüren-Modelle**	**Viertüren-Limousine**	**Universal**
Radstand	2350 mm	2450 mm	2450 mm
Spur vorn/hinten	1290/1350 mm	1290/1350 mm	1290/1350 mm
Gesamtmaße	4225 x 1695 x 1465 mm	4325 x 1695 x 1490 mm	4170 x 1640 x 1565 mm
Felgen	4 J x 15	4 J x 15	4 J x 15
Reifen	5,60-15	5.60-15	5,60-15
Wendekreis links/rechts	11,6 Meter	12 Meter	12 Meter
Wagengewicht	930 kg Cabriolet 950 kg	970 kg	950 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1305 kg	1350 kg	1455 kg
Höchstgeschwindigkeit	123 km/h	115 km/h	115 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	F 93: 29 sec F 94: 27 sec		
Verbrauch/100 km	10 Liter	10,5 Liter	10,5 Liter
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

Auto Union 1000, 1000 S (1958–1963)

Gleicher Wagen wie Großer DKW 3=6, jedoch auf 1000 ccm vergrößerter Motor. Ab August 1959 bei Coupé und Zweitüren-Limousine Panorama-Windschutzscheibe sowie (von Mercedes übernommener) Balken-Tachometer mit senkrechter Skala. Hergestellt wurden im Werk Düsseldorf von Januar 1958 bis Juli 1963 insgesamt 171008 Wagen der Typen Auto Union 1000 und 1000 S, dazu von August 1959 bis November 1962 noch 16421 Auto Union 1000 Universal. Ferner wurden von 1961 bis 1967 in Brasilien und Argentinien über 115000 Auto Union 1000 gebaut, und zwar je etwa zur Hälfte als Viertüren-Limousine und als Universal. Preise:

AU 1000 Coupé de Luxe	(Januar 1958–August 1959)	DM 7125,–
AU 1000 Limousine 4 Türen	(Februar 1959–August 1959)	DM 7225,–
AU 1000 Limousine 2 Türen	(August 1959–März 1963)	DM 6000,–
AU 1000 Coupé 2 Türen	(August 1959–April 1960)	DM 6625,–
AU 1000 Universal Kombi	(August 1959–November 1962)	DM 6725,–
AU 1000 S Coupé 2 Türen	(August 1959–März 1963)	DM 6700,–
AU 1000 S Limousine 4 Türen	(August 1959–November 1962)	DM 7050,–
AU 1000 S de Luxe Coupé	(Februar 1962–Juli 1963)	DM 7125,–

Auto Union 1000 Sp (1958–1965)

Sportlicher Zweisitzer mit Karosserielinie im Stil des seinerzeitigen Ford Thunderbird. Vorgestellt auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1957. Gebaut wurden in Zusammenarbeit mit der Karosseriefabrik Baur (Stuttgart) von 1958 bis April 1965 insgesamt 5000 Coupés sowie von September 1961 bis April 1965 außerdem 1640 Roadster. Preise:

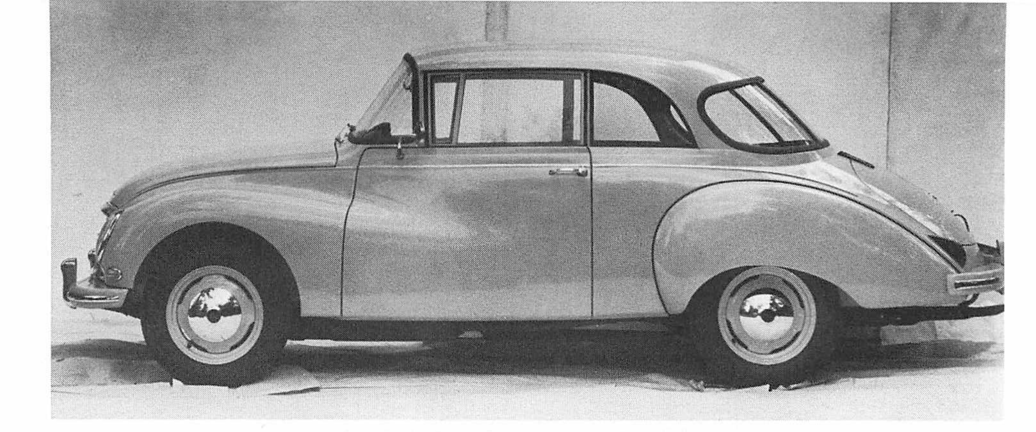
Coupé 2 Sitze	DM 11950,– bzw. (ab August 1959)	DM 10750,–
Roadster 2 Sitze		DM 10750,–

Auto Union 1000 Coupé de Luxe 1958–1959



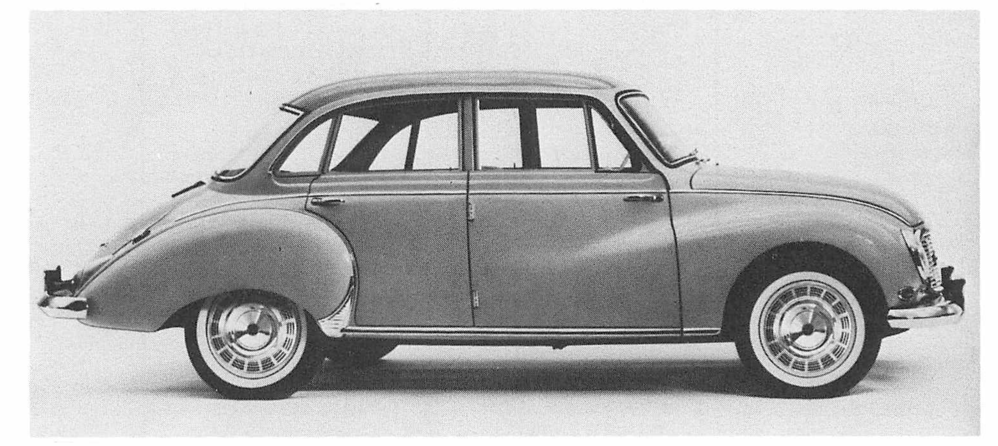
	Auto Union 1000 1957–1960 Auto Union 1000 Universal 1959–1962	Auto Union 1000 S 1959–1963 Auto Union 1000 S de Luxe 1962–1963	Auto Union 1000 Sp 1958–1965
Motor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor
Zylinderzahl	3 (Reihe)	3 (Reihe)	3 (Reihe)
Bohrung x Hub	74 x 76 mm	74 x 76 mm	74 x 76 mm
Hubraum	980 ccm	980 ccm	980 ccm
Leistung	44 PS bei 4500 U/min	50 PS bei 4500 U/min	55 PS bei 4500 U/min
Drehmoment	8 mkg bei 3000 U/min	8 mkg bei 3000 U/min	9 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1:7,25	1:7,25	1:8,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 40 CIB	1 Fallstromvergaser Solex 40 CIB	1 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32/36 NDIX
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kurbelwellenlager	4	4	4
Kühlung	Thermosyphon, 8 l Wasser	Thermosyphon, 8 l Wasser	Pumpe, 7,5 l Wasser
Schmierung	Zweitakt-Gemisch 1:40 Shell-Mixer	Zweitakt-Gemisch 1:40 Shell-Mixer bzw. (ab Sept. 1961) Frischöl-Automatik	Zweitakt-Gemisch 1:40 Shell-Mixer bzw. (ab März 1963) Frischöl-Automatik
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	160 W	160 W	160 W
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch (jedoch nicht für 1000 Sp): Saxomat		
Schaltung	Lenkradschaltung		
Getriebe	4 Gang mit Freilauf abschaltbar		
Synchronisierung	II–IV. Ab Aug. 1959: I–IV		
Übersetzungen	I. 3,82, II. 2,22, III. 1,31, IV. 0,913		
Antriebs-Übersetzung	4,72	4,72	4,375
Fahrwerk	Kastenprofil-Rahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, 1 Querfeder oben		
Hinterradaufhängung	Rohr-Starrachse („Schwebeachse"), 1 Querfeder hochliegend		
Lenkung	Zahnstange (19,2:1), 2,75 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulik Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 678 cm² bzw. (ab Aug. 1959) 715 cm²	Hydraulik Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 678 cm² bzw. (ab Aug. 1959) 715 cm² Auto Union 1000 S de Luxe: Scheibenbr. vorn 275 mm ∅	Hydraulik Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 678 cm² bzw. (ab Aug. 1959) 715 cm² Ab März 1963: Scheibenbr. vorn 275 mm ∅
Allgemeine Daten			
Radstand	Modelle 2 Türen: 2350 mm Limousine 4 Türen: 2450 mm Universal: 2450 mm	Modelle 2 Türen: 2350 mm Limousine 4 Türen: 2450 mm	2350 mm
Spur vorn/hinten	1290/1350 mm	1290/1350 mm	1290/1350 mm
Gesamtmaße	Modelle 2 Türen: 4225 x 1695 x 1465 mm Limousine 4 Türen: 4325 x 1695 x 1490 mm Universal: 4210 x 1640 x 1565 mm	Modelle 2 Türen: 4225 x 1695 x 1465 mm Limousine 4 Türen: 4325 x 1695 x 1490 mm	4170 x 1680 x 1325 mm
Felgen	2 Türen: 4 J x 15 4 Türen und Universal: 4 1/2 J x 15	2 Türen: 4 J x 15 4 Türen und Universal: 4 1/2 J x 15	4 1/2 J x 15
Reifen	5,60-15 (4 PR) Universal: 6,00-15 L (6 PR)	5,60-15 (4 PR)	155 SR 15
Wendekreis links/rechts	2 Türen: 11,7 Meter 4 Türen: 12 Meter Universal: 12 Meter	2 Türen: 11,7 Meter 4 Türen: 12 Meter	11,5 Meter
Wagengewicht	2 Türen: 930 kg 4 Türen: 970 kg Universal: 950 kg	2 Türen: 930 kg 4 Türen: 970 kg	960 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	2 Türen: 1305 kg 4 Türen: 1350 kg Universal: 1455 kg	2 Türen: 1305 kg 4 Türen: 1350 kg	1200 kg
Höchstgeschwindigkeit	2 Türen: 130 km/h 4 Türen: 120 km/h Universal: 120 km/h	2 Türen: 135 km/h 4 Türen: 125 km/h	140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	26 sec	24 sec	23 sec
Verbrauch/100 km	10 bzw. 10,5 Liter	10 bzw. 10,5 Liter	10,5 Liter
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)	50 Liter (im Heck)

Auto Union
1000
Limousine
2 Türen
1959–1963



Auto Union
1000 S
Coupé
1958–1963

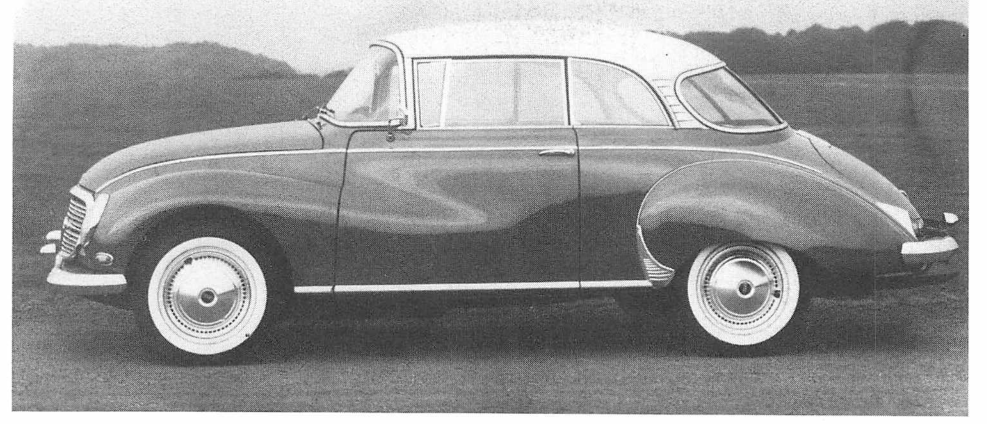




Auto Union
1000 S
Limousine
4 Türen
1959–1962

Auto Union
1000 Universal
Kombi 2 Türen
1959–1962





Auto Union
1000 S de Luxe
Coupé
1962–1963



Auto Union
1000 Sp
Coupé 2 Sitze
1958–1961



Auto Union
1000 Sp
Coupé 2 Sitze
1961–1965

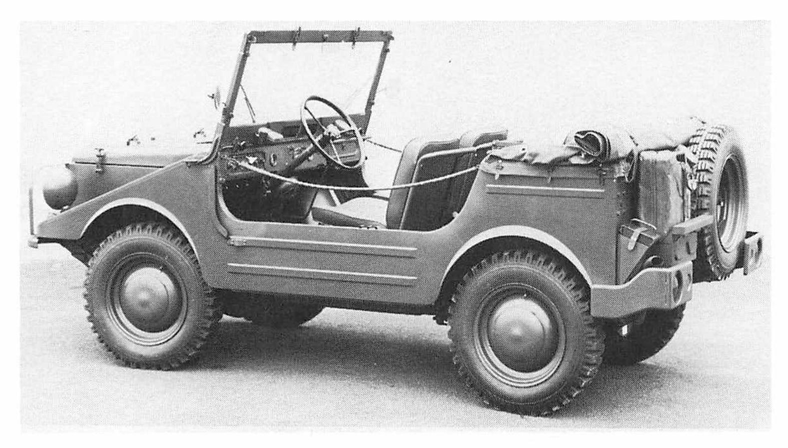


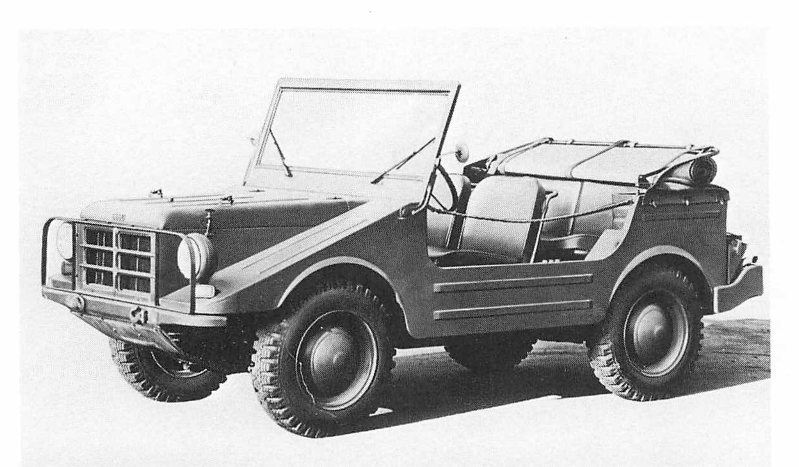
Auto Union
1000 Sp
Roadster 2 Sitze
1961–1965

Auto Union Munga (1954–1968)

Typ F 91/4 gl. Den DKW Geländewagen bestimmte 1956 die Bundeswehr zu einem ihrer Standardfahrzeuge. Nachdem er daraufhin serienmäßig hergestellt wurde, war er auch für andere Behörden sowie für die Privatwirtschaft erhältlich. Seit 1962 heißt er „Munga" (= Mehrzweck-Universal-Geländefahrzeug mit Allrad-Antrieb). Einschließlich der sechs- und der achtsitzigen Pritschenausführung wurden von 1954 bis Dezember 1968 etwa 55000 Fahrzeuge ausgeliefert. Preis für private Kunden: Munga 4 (Wannenaufbau 4 Sitze) DM 9500,–.







Motor

Zylinderzahl
Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile
Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung

Batterie

Lichtmaschine
Anlasser

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung

Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen
Vorgelege-Übersetzung
Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Bodenfreiheit
Watfähigkeit
Spurkreis-∅
Wendekreis-∅
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Mindestgeschwindigkeit
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Auto Union / DKW F 91/4
Geländewagen Munga
1954–1968

1954–1956	**1957**	**1958–1962**	**1963–1968**
Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor
3 (Reihe)	3 (Reihe)	3 (Reihe)	3 (Reihe)
71 x 76 mm	71 x 76 mm	74 x 76 mm	74 x 76 mm
896 ccm	896 ccm	980 ccm	980 ccm
38 PS bei 4200 U/min	40 PS bei 4250 U/min	44 PS bei 4500 U/min	44 PS bei 4500 U/min
7,25 mkg bei 3000 U/min	7,5 mkg bei 3500 U/min	8 mkg bei 3000 U/min	8 mkg bei 3000 U/min
1:6,5	1:7	1:7,25	1:7,25
1 Doppel-Fallstrom-Geländevergaser	1 Doppel-Fallstrom-Geländevergaser	1 Doppel-Fallstrom-Geländevergaser	1 Doppel-Fallstrom-Geländevergaser
Zenith 32 NDIX	Zenith 32 NDIX	Zenith 32 NDIX	Zenith 32 NDIX
Ohne	Ohne	Ohne	Ohne
4	4	4	4
Thermosyphon, 9,5 l Wasser	Thermosyphon, 9,5 l Wasser	Thermosyphon, 9,5 l Wasser	Thermosyphon, 9,5 l Wasser
Zweitakt-Gemisch 1:40	Zweitakt-Gemisch 1:40	Zweitakt-Gemisch 1:40	Frischöl-Automatik
Shell-Mixer	Shell-Mixer	Shell-Mixer	Ölbehälter 2 Liter
12 V 45 Ah (Motorraum)	12 V 45 Ah (Motorraum)	12 V 45 Ah (Motorraum)	12 V 45 Ah (Motorraum)
Auf Wunsch: 2 x 12 V 45 Ah	Auf Wunsch: 2 x 12 V 45 Ah	Auf Wunsch: 2 x 12 V 45 Ah	Auf Wunsch: 2 x 12 V 45 Ah
160, 300 oder 600 W	160, 300 oder 600 W	160, 300 oder 600 W	160, 300 oder 600 W
0,4 PS	0,4 PS	0,4 PS	0,4 PS

Frontantrieb
(Hinterrad-Antrieb bis 1956 abschaltbar, später nicht mehr)
Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte
Schaltgriff für Vorgelege an der Armaturentafel
4 Gang + Vorgelege zuschaltbar
II–IV
I. 3,818, II. 2,411, III. 1,478, IV. 0,915
1,604
6,333

Kastenprofil-Rahmen, Ganzstahlkarosserie
Querlenker unten, 1 Querfeder oben
Querlenker unten, 1 Querfeder oben
Vorder- und Hinterradaufhängungen baugleich
Zahnstange (15,5:1)
Hydraulik. Trommel-∅ 230 mm. Bremsfläche 678 cm²

200 mm
1206/1206 mm
Mit Verdeck: 3445 x 1810 x 1735
Ohne Verdeck, ohne Außenspiegel, Frontscheibe abgeklappt:
3450 x 1500 x 1335 mm
5,00 F x 16
6,00-16 extra M
240 mm
500 mm
11,25 Meter
12 Meter
1110 kg
1450 kg
98 km/h
3 km/h
Straße 13, Gelände 17 Liter
45 Liter (im Heck)

DKW Junior (1959–1962)
DKW Junior der Luxe (1961–1963)

Prototyp des DKW Junior mit 660 ccm-Zweizylinder-Motor auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1957. Endgültige Ausführung mit 750 ccm-Dreizylindermotor im neu errichteten Werk Ingolstadt gebaut ab August 1959 bis Ende 1962, und zwar insgesamt 118968 Wagen. Preis: Limousine 2 Türen DM 4950,–.

DKW Junior de Luxe mit 800 statt 750 ccm sowie Frischölautomatik und reicherer Ausstattung. Ab Juli 1961 bis August 1963 wurden 118619 Wagen gebaut. Preis: Limousine 2 Türen DM 5225,– bzw. (ab März 1962) DM 5375,–.

DKW F 11, F 12 (1963–1965)

F 11: Einfach ausgestattetes Standard-Modell mit der Rohkarosserie des F 12 und der Mechanik des Junior de Luxe. Ab September 1963 bis Juni 1965 wurden 30738 Wagen gebaut. Preis: Limousine 2 Türen DM 5100,–.

F 12: Nachfolger des DKW Junior de Luxe, jedoch etwas größere Karosserie und 900 ccm-Motor. Ab Januar 1963 bis Juni 1965 wurden (einschließlich DKW F 12 Roadster) 82506 Wagen gebaut. Die letzten Limousinen (etwa 8000 Stück, genannt DKW F 12/65) wurden ab Februar 1965 mit dem höher verdichteten 45 PS-Motor des Roadsters ausgerüstet. Preis: Limousine 2 Türen DM 5375,– bzw. (ab August 1963) DM 5690,–.

F 12 Roadster: Vorgestellt September 1963. Kleine Serie von Anfang 1964 bis Anfang 1965. Preis: Roadster-Cabriolet 2 Sitze DM 7250,–.



DKW Junior Limousine 2 Türen 1959–1962

DKW Junior de Luxe Limousine 2 Türen 1961–1963





DKW F 12
Limousine 2 Türen
1963–1965



DKW F 12 Roadster
Roadster-Cabriolet 2 Sitze
1964

DKW F 102 (1964–1966)

Völlig neuer Mittelklassewagen, Nachfolger des Auto Union 1000 S und letzter DKW Personenwagen überhaupt. Vorgestellt August 1963. Serienbeginn Zweitüren-Limousine März 1964, Viertüren-Limousine Januar 1965. Serienauslauf März 1966. Gesamtzahl 52753 Wagen. Preise: Limousine 2 Türen DM 6850,–, Limousine 4 Türen DM 7200,–.



DKW F 102
Limousine 2 Türen
1964–1966



DKW F 102
Limousine 4 Türen
1965–1966

	DKW Junior 1959–1962	DKW Junior de Luxe 1961–1963	DKW F 11 1963–1965
Motor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor
Zylinderzahl	3 (Reihe)	3 (Reihe)	3 (Reihe)
Bohrung x Hub	68 x 68 mm	70,5 x 68 mm	70,5 x 68 mm
Hubraum	741 ccm	796 ccm	796 ccm
Leistung	34 PS bei 4300 U/min	34 PS bei 4300 U/min	34 PS bei 4300 U/min
Drehmoment	6,5 mkg bei 2500 U/min	7,25 mkg bei 2500 U/min	7,25 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1:8 bis 8,25	1:7 bis 7,25	1:7 bis 7,25
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 40 CIB	1 Fallstromvergaser Solex 40 CIB	1 Fallstromvergaser Solex 40 CIB
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kurbelwellenlager	4	4	4
Kühlung	Thermosyphon, 7,25 l Wasser	Thermosyphon, 7,25 l Wasser	Thermosyphon, 7,25 l Wasser
Schmierung	Zweitakt-Gemisch 1:40 Shell-Mixer	Frischöl-Automatik Ölbehälter 3,8 Liter	Frischöl-Automatik Ölbehälter 3,8 Liter
Batterie	6 V 56 Ah (im Motorraum)	6 V 56 Ah (im Motorraum)	6 V 56 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	160 W	160 W	160 W
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter Vorderachse	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter Vorderachse	Frontantrieb. Motor vor, Getriebe hinter Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch: Saxomat	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch: Saxomat	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch: Saxomat
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang kein Freilauf	4 Gang kein Freilauf	4 Gang Ab Aug. 1963 auf Wunsch: mit Freilauf, abschaltbar
Synchronisierung	I–IV	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,75 II. 2,23 III. 1,41 IV. 0,94	I. 3,75 II. 2,23 III. 1,41 IV. 0,94	I. 3,75 II. 2,23 III. 1,41 IV. 0,94
Antriebs-Übersetzung	3,875	4,125	4,125
Fahrwerk	Kastenprofil-Rahmen Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise	Kastenprofil-Rahmen Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise	Kastenprofil-Rahmen Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Federstäbe längs	Doppel-Querlenker Federstäbe längs	Doppel-Querlenker Federstäbe längs
Hinterradaufhängung	Rohr-Starrachse Längslenker Federstab quer Panhardstab	Rohr-Starrachse Längslenker Federstab quer Panhardstab	Rohr-Starrachse Längslenker Federstab quer Panhardstab
Lenkung	Zahnstange (15,75:1) 2,25 Lenkraddrehungen	Zahnstange (15,75:1) 2,25 Lenkraddrehungen	Zahnstange (15,4:1) 2,75 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulik Trommelbr. vorn 200 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 180 mm ∅	Hydraulik Trommelbr. vorn 200 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 180 mm ∅	Hydraulik Trommelbr. vorn 200 mm ∅ (innen am Differential) Trommelbr. hinten 200 mm ∅
Handbremse	Seilzug auf Vorderräder	Seilzug auf Vorderräder	Seilzug auf Hinterräder
Allgemeine Daten			
Radstand	2175 mm	2175 mm	2250 mm
Spur vorn/hinten	1180/1210 mm	1180/1210 mm	1200/1280 mm
Gesamtmaße	3965 x 1575 x 1430 mm	3968 x 1575 x 1440 mm	3968 x 1575 x 1453 mm
Felgen	3,50 x 12	4 J x 13	4 J x 13
Reifen	5,20-12	5,50-13	5,50-13
Wendekreis links/rechts	10,7 Meter	10,7 Meter	10,7 Meter
Wagengewicht	700 kg	710 kg	730 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1015, ab Herbst 1961 1080 kg	1095 kg	1120 kg
Höchstgeschwindigkeit	114 km/h	116 km/h	116 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	31 sec	30 sec	30 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter	9,5 Liter	9,5 Liter
Kraftstofftank	33 Liter (im Heck)	33 Liter (im Heck)	33 Liter (im Heck)

DKW F 12 1963–1965	DKW F 12 Roadster 1964	DKW F 12 (45 PS) 1965	DKW F 102 1964–1966
Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor
3 (Reihe)	3 (Reihe)	3 (Reihe)	3 (Reihe)
74,5 x 68 mm	74,5 x 68 mm	74,5 x 68 mm	81 x 76 mm
889 ccm	889 ccm	889 ccm	1175 ccm
40 PS bei 4300 U/min	45 PS bei 4500 U/min	45 PS bei 4500 U/min	60 PS bei 4500 U/min
8 mkg bei 2250 U/min	8 mkg bei 2500 U/min	8 mkg bei 2500 U/min	10,5 mkg bei 2250 U/min
1:7 bis 7,25	1:7,25 bis 7,5	1:7,25 bis 7,5	1:7,25 bis 7,5
1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
Solex 40 CIB	Solex 40 CIB	Solex 40 CIB	Solex 45 CIB
Ohne	Ohne	Ohne	Ohne
4	4	4	4
Thermosyphon, 7,25 l Wasser	Thermosyphon, 7,25 l Wasser	Pumpe, 6 l Wasser	Pumpe, 5,8 l Wasser
Frischöl-Automatik	Frischöl-Automatik	Frischöl-Automatik	Frischöl-Automatik
Ölbehälter 3,8 Liter	Ölbehälter 3,8 Liter	Ölbehälter 4,5 Liter	Ölbehälter 4,5 Liter
6 V 56 Ah (im Motorraum)	6 V 56 Ah (im Motorraum)	6 V 56 Ah (im Motorraum)	6 V 66 Ah (im Motorraum)
200 W	200 W	200 W	200 W
Frontantrieb. Motor vor,	Frontantrieb. Motor vor,	Frontantrieb. Motor vor,	Frontantrieb. Motor vor,
Getriebe hinter Vorderachse	Getriebe hinter Vorderachse	Getriebe hinter Vorderachse	Getriebe hinter Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Auf Wunsch: Saxomat			Auf Wunsch: Saxomat
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Ab Aug. 1963 auf Wunsch:	mit Freilauf, abschaltbar	mit Freilauf, abschaltbar	mit Freilauf, abschaltbar
mit Freilauf, abschaltbar			
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV
I. 3,75	I. 3,75	I. 3,75	I. 3,600
II. 2,23	II. 2,23	II. 2,23	II. 1,882
III. 1,41	III. 1,41	III. 1,41	III. 1,160
IV. 0,94	IV. 0,94	IV. 0,94	IV. 0,880
4,125	4,125	4,125	4,125
Kastenprofil-Rahmen	Kastenprofil-Rahmen	Kastenprofil-Rahmen	Selbsttragende
Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie
in Schalenbauweise	in Schalenbauweise	in Schalenbauweise	
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Federstäbe längs	Federstäbe längs	Federstäbe längs	Federstäbe längs
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Rohr-Starrachse	Rohr-Starrachse	Rohr-Starrachse	Rohr-Starrachse
Längslenker	Längslenker	Längslenker	Längslenker
Federstab quer	Federstab quer	Federstab quer	Federstab quer
Panhardstab	Panhardstab	Panhardstab	Panhardstab
Zahnstange (15,4:1)	Zahnstange (15,4:1)	Zahnstange (15,4:1)	Zahnstange (20,0:1)
2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen	2,75 Lenkraddrehungen	3,5 Lenkraddrehungen
Hydraulik	Hydraulik	Hydraulik	Hydraulik
Scheibenbr. vorn 270 mm ∅	Scheibenbr. vorn 270 mm ∅	Scheibenbr. vorn 270 mm ∅	Scheibenbr. vorn 280 mm ∅
(innen am Differential)	(innen am Differential)	(innen am Differential)	(innen am Differential)
Trommelbr. hinten 200 mm ∅	Trommelbr. hinten 200 mm ∅	Trommelbr. hinten 200 mm ∅	Trommelbr. hinten 200 mm ∅
Seilzug auf Hinterräder	Seilzug auf Hinterräder	Seilzug auf Hinterräder	Seilzug auf Hinterräder
2250 mm	2250 mm	2250 mm	2480 mm
1200/1280 mm	1200/1280 mm	1200/1280 mm	1330/1326 mm
3968 x 1575 x 1453 mm	3968 x 1575 x 1375 mm	3968 x 1575 x 1453 mm	4280 x 1618 x 1459 mm
4 J x 13	4 J x 13	4 J x 13	4 1/2 J x 13
5,50-13	5,50x13	5,50-13	6,00-13
10,7 Meter	10,7 Meter	10,7 Meter	11,4 Meter
750 kg	740 kg	770 kg	910, 4 Türen 945 kg
1120 kg	1020 kg	1140 kg	1335, 4 Türen 1350 kg
124 km/h	128 km/h	127 km/h	135 km/h
25 sec	23 sec	24 sec	20,5 sec
10 Liter	10 Liter	10 Liter	11 Liter
33 Liter (im Heck)	33 Liter (im Heck)	33 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)

NSU

Keimzelle des heutigen Audi NSU-Werks in Neckarsulm war eine kleine Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen, welche 1873 ein Mechaniker namens Christian Schmidt in Riedlingen an der Donau gründete. 1880 verlegte er seine Wirkungsstätte nach Neckarsulm. Der Betrieb entwickelte sich zur „Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik", die einen großen Aufschwung nahm, nachdem sie 1886 die Produktion von Fahrrädern aufgenommen hatte. 1888 ließ Wilhelm Maybach in Neckarsulm die Gestelle für den damals aufsehenerregenden Daimler Stahlradwagen bauen, aber erst viel später, nämlich 1906, begann NSU mit der Herstellung eigener Motorwagen. In den beiden folgenden Jahrzehnten gedieh die Firma zu einer bedeutenden Motorrad- und Automobilfabrik, geriet aber Ende der zwanziger Jahre in finanzielle Schwierigkeiten. Ein neues Automobilwerk in Heilbronn, das NSU gerade aufgebaut hatte, wurde deshalb – samt Markennamen – an den italienischen Fiat-Konzern verkauft. So kam es, daß bis in die sechziger Jahre die in Heilbronn montierten Wagen sowie einige importierte Sondermodelle unter dem Namen NSU-Fiat angeboten wurden. In den Jahren 1933/34 verspürten die Neckarsulmer Lust, wiederum mit dem Automobilbau zu beginnen. Es entstanden drei Versuchsmodelle eines von Professor Porsche konstruierten Stromlinien-Schwingachswagens mit luftgekühltem 1,5 Liter Boxermotor im Heck. Diese Pläne, bald wieder aufgegeben, erlangten insofern historische Bedeutung, als es sich hier um einen Ur-Volkswagen handelte, dessen Konzeption bereits weitgehend dem späteren VW-Käfer entsprach. 25 Jahre lang baute NSU seitdem Fahrräder in großen Stückzahlen, wobei 1937 auch noch der entsprechende Produktionszweig von Opel übernommen worden war. Vor allem aber lebte die Firma von motorisierten Zweirädern und wuchs bis 1955 zur damals größten Motorradfabrik der Welt. (Vor dem Kriege war es DKW gewesen, heute ist es Honda in Japan.) Das von da an in Deutschland rapid zurückgehende Motorradgeschäft legte es den Neckarsulmern zum vierten Mal in ihrer Geschichte nahe, sich mit dem Automobilbau zu beschäftigen. Ein kleiner Wagen wurde entwickelt, der sich 1957 als NSU Prinz der Öffentlichkeit vorstellte. Überraschend gut gelang mit ihm der Übergang von der Motorrad- zur Automobilfabrik. Im Laufe der nächsten Jahre entstand ein ansehnliches Kleinwagenprogramm. Außerdem befaßte sich NSU mit der Entwicklung des Wankel-Kreiskolbenmotors. Es wurden für ihn zwar zahlreiche Lizenznehmer gefunden, doch über seine Aussichten herrschen in Fachkreisen sehr geteilte Meinungen. Als schließlich nicht mehr zu übersehen war, daß die NSU Motorenwerke als selbständiges Unternehmen kaum noch lange leben würden, ließen sie sich vom VW-Konzern Anfang 1969 mit der Auto Union GmbH (Ingolstadt) zur Audi NSU Auto Union Aktiengesellschaft zusammenschließen. Die NSU Kleinwagen überlebten den Zusammenschluß noch etliche Jahre. Heute gibt es unter dem NSU-Zeichen nur noch den Ro 80.

NSU Prinz (1958–1962)

Erstes NSU Automobil seit 30 Jahren, entwickelt aus dem Entwurf für ein Dreirad-Kleinfahrzeug. Vorgestellt auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1957. Nach 150 Vorserienwagen begann die reguläre Produktion im März 1958. Zunächst gab es den Prinz I mit einfacher und den Prinz II mit normaler Ausstattung, beide mit 20 PS-Motor. Der Prinz II erhielt im Februar 1959 ein Synchron- statt des Klauengetriebes. Ab April 1959 konnte Prinz II wahlweise als Prinz 30 mit 30 PS-Motor geliefert werden. Ab September 1959 gab es den Prinz II E bzw. Prinz 30 E mit sogenannter Export-Ausstattung (Schwenkfenster in den Türen, Liegesitze u. a.). Ab September 1960 wurde Prinz II durch den Prinz III mit 23 PS-Motor ersetzt, auch

	NSU Prinz I 1958–1960 NSU Prinz II 1959–1960	NSU Prinz III 1960–1962	NSU Prinz 30 1959–1962
Motor			
Zylinderzahl	2 Zylinder (Vertikal-Twin)	2 Zylinder (Vertikal-Twin)	2 Zylinder (Vertikal-Twin)
Bohrung x Hub	75 x 66 mm	75 x 66 mm	75 x 66 mm
Hubraum	583 ccm	583 ccm	583 ccm
Leistung	20 PS bei 4600 U/min	23 PS bei 5000 U/min	30 PS bei 5500 U/min
Drehmoment	4,2 mkg bei 2250 U/min	4,4 mkg bei 2850 U/min	4,3 mkg bei 3200 U/min
Verdichtung	1 : 6,8	1 : 7,5	1 : 7,6
Vergaser	1 Fallstromvergaser Bing 7/26	1 Fallstromvergaser Bing 7/26	1 Fallstromvergaser Bing 7/28
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle „Ultramax"-Antrieb durch Schubstange und Exzenter		
Kurbelwellenlager	2		
Kühlung	Gebläse-Luft		
Schmierung	Druckumlauf, 2,35 Liter Öl		
Batterie	12 V 24 Ah (unter Rücksitz)	12 V 24 Ah (unter Rücksitz)	12 V 32 Ah (unter Rücksitz)
Licht-Anlasser	130 W	130 W	130 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock Motor (mit Getriebe und Differential in einem Gehäuse) hinter der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Stockschalthebel Wagenmitte		
	Prinz I: / Prinz II:		
Getriebe	4 Gang / 4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Ohne / I–IV	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 4,14 / I. 4,14 II. 2,21 / II. 2,21 III. 1,41 / III. 1,41 IV. 1,00 / IV. 1,00	I. 4,14 II. 2,21 III. 1,41 IV. 1,00	I. 4,14 II. 2,21 III. 1,41 IV. 1,00
Übersetzung Motor/Getriebe	1,91 / 2,07	2,07	2,07
Übersetzung Getriebe/H'räder	2,31 / 2,31	2,31	2,31
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Ab Sept. 1960: Stabilisator
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Querlenker Schraubenfedern	Pendelachse, Querlenker Schraubenfedern Luftkissen	Pendelachse, Querlenker Schraubenfedern Ab Sept. 1960: Luftkissen
Lenkung	Zahnstange (13,2 : 1) 2,4 Lenkraddrehungen	Zahnstange (14,8 : 1) 2,9 Lenkraddrehungen	Zahnstange (13,2 : 1) 2,4 Lenkraddrehungen Ab Sept. 1960: (14,8 : 1) 2,9 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulik Trommel-∅ 180 mm Bremsfläche 377 cm²	Hydraulik Trommel-∅ 180 mm Bremsfläche 377 cm²	Hydraulik Trommel-∅ 180 mm Bremsfläche 377 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	2000 mm	2000 mm	2000 mm
Spur	1200/1200 mm	1200/1200 mm	1200/1200 mm
Gesamtmaße	3145 x 1420 x 1370 mm	3145 x 1420 x 1370 mm	3145 x 1420 x 1370 mm
Felgen	3,00 x 12	3,00 x 12	3,00 x 12
Reifen	4,40–12	4,40–12	4,40–12
Wendekreis links/rechts	8,6/9,5 Meter	8,6/9,5 Meter	8,6/9,5 Meter
Wagengewicht	Prinz I. 510 kg Prinz II: 520 kg	520 kg	540 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	840 kg	840 kg	840 kg
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h	111 km/h	118 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	53 sec	44 sec	33 sec
Verbrauch/100 km	7 Liter	7 Liter	7 Liter Super
Kraftstofftank	25 Liter (vorn im Wagen)	25 Liter (vorn im Wagen)	25 Liter (vorn im Wagen)

dieser wieder wahlweise mit 30 PS-Motor lieferbar. Die häufigen Modelländerungen sowie die unbeholfene Formgebung der kleinen Limousine wirkten auf die potentielle Käuferschicht oft irritierend. Dennoch gelang dem NSU Prinz dank hervorragender Öffentlichkeitsarbeit ein beachtlicher Erfolg; Die Prinzen I bis III (einschließlich Prinz 30) brachten es von 1958 bis Ende 1962 auf insgesamt 94549 Exemplare. Preise zwischen 3600 DM für den Prinz I bis 4200 DM für den Prinz 30.

NSU Prinz 4 (1961–1973)

Nachfolger des Prinz I bis III. Neue Karosserie, Badewannenform à la Chevrolet Corvair. Gefälliges Aussehen und gute Proportionen bei kleinen Außen- und stattlichen Innenmaßen. Vorgestellt Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1961, wobei die Produktion bereits im Juni 1961 begonnen hatte. Es gab den kaum gekauften Prinz 4 mit Einfachausstattung und den Prinz 4 S mit normaler Ausstattung. Ab September 1965 kam der Prinz 4 L hinzu. Ab März 1969 gab es auf dem deutschen Markt nur noch den Prinz 4 L, wobei ab diesem Zeitpunkt Frontverzierungen und Armaturentafel geändert waren. Die Produktion endete im April 1973. Insgesamt waren 570000 Prinz 4 aller Ausführungen hergestellt worden. Der Preis des Wagens hatte bis 1969 gleichbleibend etwa 4700 DM betragen und stieg dann bis auf 5200 DM.

Der NSU Prinz 4 wurde 12 Jahre lang ohne wesentliche Änderung gebaut. Zwar ist Modellkonstanz ein lobenswertes Prinzip, doch sollte sie nicht jeglichen Verzicht auf notwendige Modellpflege bedeuten. Hier wartete man beispielsweise vergebens auf eine durchgreifende Verbesserung von Kupplung und Schaltung. In den späteren Jahren wurde der Prinz 4 fast nur noch (und leider ohne Gewinn) nach Italien verkauft, wie folgende Statistik zeigt:

Stückzahlen	1968	1969	1970
Produktion	53351	61240	55489
Zulassungen Bundesgebiet	6067	4878	3972
Zulassungen Italien	34896	40588	47854

NSU Sport-Prinz (1959–1967)

Vorgestellt September 1958. Zweisitzer-Coupé, entworfen von Bertone, der zunächst auch die Fertigung der Karosserie übernahm. Die Mechanik des Sport-Prinz stammte anfangs vom Prinz II/III, dann ab September 1961 vom Prinz 4. Von März 1959 bis Juni 1962 fertigte Bertone 2715 Wagen. Die Karosseriefabrik Drauz (Heilbronn), die am 1. Juli 1965 endgültig in den Besitz von NSU übergegangen war, fertigte von November 1960 bis Juni 1967 weitere 18116 Wagen, so daß also insgesamt 20831 Sport-Prinz auf den Markt kamen. Ihr Verkauf lief zu keiner Zeit besonders gut, NSU dürfte an diesen Autos recht wenig verdient haben. Preis: DM 6550,– bzw. (ab Dezember 1959) DM 5985,– bzw. (ab Juni 1960) DM 5710,– bzw. (ab April 1965) DM 5135,–.

NSU/Wankel Spider (1964–1967)

Erster Serienwagen der Welt mit Wankel-Kreiskolbenmotor. Vorgestellt auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1963. Gebaut wurden ab September 1964 bis Juli 1967 nur 2375 Wagen, nicht halb so viele, wie geplant waren. Noch 1 Jahr nach Produktionsauslauf stand der NSU Spider in der Werkspreisliste vom 31. 7. 1968! Etwa Oktober 1968 gelang es, den letzten Wagen loszuschlagen. Preis: Roadster 2 Sitze DM 8500,– bzw. (ab Dezember 1966) DM 7000,–.

	NSU Prinz 4 (S) 1961–1969 NSU Prinz 4 L 1965–1973
Motor	
Zylinderzahl	2 Zylinder (Vertikal-Twin)
Bohrung x Hub	76 x 66 mm
Hubraum	598 ccm
Leistung	30 PS bei 5600 U/min
Drehmoment	4,5 mkg bei 3250 U/min
Verdichtung	1 : 7,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 34 PCI
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle „Ultramax"-Antrieb durch Schubstange und Exzenter
Kurbelwellenlager	2
Kühlung	Gebläse-Luft
Schmierung	Druckumlauf, 2,75 Liter Öl
Batterie	12 V 32 Ah (unter Rücksitz)
Licht-Anlasser	130 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock Motor (mit Getriebe und Differential in einem Gehäuse) hinter der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Stockschalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang
Synchronisierung	I–IV
Übersetzungen	I. 4,14 II. 2,21 III. 1,41 IV. 1,00
Übersetzung Motor/Getriebe	2,07
Übersetzung Getriebe/H'räder	2,31
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Querlenker, Schraubenfedern, Luftkissen
Lenkung	Zahnstange (14,8 : 1), 3 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulik Trommel-∅ 180 mm, Bremsfläche 377 cm² Ab Nov. 1964 auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn 227 mm ∅
Handbremse	Seilzug auf Hinterräder
Allgemeine Daten	
Radstand	2040 mm
Spur	1230/1200 mm. Ab 1969: 1237/1209 mm
Gesamtmaße	3440 x 1490 x 1360 mm
Felgen	Bis November 1964: 3,50 x 12 Ab November 1964: 4,00 x 12
Reifen	Bis November 1964: 4,80–12 Ab November 1964: 5,00–12 Ab 1967 auf Wunsch bzw. ab 1969 Serie: 5,65/135–12 oder 135 SR 12
Wendekreis links/rechts	9,2/8,9 Meter
Wagengewicht	570 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1000 kg
Höchstgeschwindigkeit	116 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	35 sec
Verbrauch/100 km	7 Liter
Kraftstofftank	37 Liter (vorn im Wagen)







Oben links:
NSU Prinz I/II
Limousine 2 Türen
1958–1959

Oben rechts:
NSU Prinz III
Limousine 2 Türen
1960–1961

NSU Prinz 4
Limousine 2 Türen
1961–1969



NSU Prinz 4
Limousine 2 Türen
1969–1973

Unten links:
NSU Sport-Prinz
Coupé 2 Sitze
(Karosserie Bertone)
1959–1967

Unten rechts:
NSU/Wankel Spider
2 Sitze
1964–1967





	NSU Sport-Prinz 1959–1967		NSU/Wankel Spider 1964–1967
Motor	**Bis August 1961:**	**Ab September 1961:**	Kreiskolbenmotor
Zylinderzahl	2 Zylinder (Vertikal-Twin)	2 Zylinder (Vertikal-Twin)	1 Scheibe
Bohrung x Hub	75 x 66 mm	76 x 66 mm	Kammerinhalt:
Hubraum	583 ccm	598 ccm	500 ccm
Leistung	30 PS bei 5500 U/min	30 PS bei 5600 U/min	50 PS bei 6000 U/min
Drehmoment	4,3 mkg bei 3200 U/min	4,5 mkg bei 3250 U/min	7,2 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1 : 7,6	1 : 7,5	1 : 8,6
Vergaser	1 Fallstromvergaser Bing 7/28	1 Fallstromvergaser Solex 34 PCI	1 Flachstromvergaser Solex 18/32 HHD
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle „Ultramax"-Antrieb durch Schubstange und Exzenter		Ohne
Kurbelwellenlager	2		2
Kühlung	Gebläse-Luft		Pumpe, 11,5 Liter Wasser Kühler an der Wagenfront
Schmierung	Druckumlauf, 2,75 Liter Öl		Druckumlauf, 4,5 Liter Öl
Batterie	12 V 24 Ah (im Motorraum)	12 V 32 Ah (im Motorraum)	12 V 55 Ah (unter Notsitz)
Lichtmaschine	Licht-Anlasser 130 W	Licht-Anlasser 130 W	240 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor (mit Getriebe und Differential in einem Gehäuse) hinter der Hinterachse		Hecktriebblock. Motor hinter Getriebe vor der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Stockschalthebel Wagenmitte		Stockschalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang		4 Gang
Synchronisierung	I–IV		I–IV
Übersetzungen	I. 4,14 II. 2,21 III. 1,41 IV. 1,00		I. 3,08 II. 1,77 III. 1,17 IV. 0,85
Übersetzung Motor/Getriebe	2,07		–
Übersetzung Getriebe/H'räder	2,31		4,43
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator
Hinterradaufhängung	Pendelachse Querlenker Schraubenfedern	Pendelachse Querlenker Schraubenfedern Luftkissen	Pendelachse Schräglenker Schraubenfedern
Lenkung	Zahnstange (13,2 : 1) 2,4 Lenkraddrehungen	Zahnstange (14,8 : 1) 2,9 Lenkraddrehungen	Zahnstange (16,25 : 1) 2,8 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulik Trommel-Ø 180 mm Bremsfläche 377 cm²	Hydraulik Trommel-Ø 180 mm Bremsfläche 377 cm² Ab November 1964: Scheibenbr. vorn 227 mm Ø	Hydraulik Scheibenbr. vorn 227 mm Ø Trommelbr. hint. 180 mm Ø
Allgemeine Daten			
Radstand	2000 mm	2000 mm	2018 mm
Spur vorn/hinten	1200/1200 mm	1200/1200 mm	1246/1227 mm
Gesamtmaße	3560 x 1520 x 1235 mm	3560 x 1520 x 1235 mm	3580 x 1520 x 1260 mm
Felgen	3,00 x 12	Bis Nov. 1964: 3,50 x 12 Ab Nov. 1964: 4,00 x 12	3,50 x 12
Reifen	4,40–12	Bis Nov. 1964: 4,80–12 Ab Nov. 1964: 5,00–12 Ab Juli 1966: 5,65/135–12	5,00 S 12 oder 5,00 R 12
Wendekreis links/rechts	9,5/9,2 Meter	9,5/9,2 Meter	9,4/9,1 Meter
Wagengewicht	565 kg	565 kg	700 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	805 kg	875 kg	950 kg
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h	152 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	26 sec	26 sec	16 sec
Verbrauch/100 km	7 Liter	7 Liter	10 Liter
Kraftstofftank	25 Liter (vorn im Wagen)	25 Liter (vorn im Wagen)	35 Liter (vorn im Wagen)

NSU Prinz 1000 (1964–1967)
NSU 1000 (1967–1972)

Vergrößerter NSU Prinz 4 mit neuem, schön konstruiertem Vierzylindermotor. Gleiche Karosserieform mit noch günstigeren Proportionen als Prinz 4. Vorgestellt Frankfurter Automobil-Ausstellung September 1963. Produktionsbeginn März 1964. Ab Februar 1967 entfiel die Bezeichnung Prinz. Produktionsauslauf Dezember 1972. Gesamtzahl 196 000 Wagen.

NSU Prinz 1000 TT (1965–1967)
NSU TT (1967–1972)
NSU TTS (1967–1971)

Der NSU Prinz 1000 TT kam im September 1965 als sportliche Version des NSU Prinz 1000 mit Motor höherer Leistung und dem Charakter des Wagens angepaßter Ausstattung. Im Juni 1967 wurde das Modell als NSU TT weitergeführt, wobei jedoch jetzt der inzwischen vorhandene 1,2 Liter-Motor Verwendung fand. Bei den Liebhabern sportlicher Gebrauchsautomobile standen die TT in hohem Ansehen, was ihre stattliche Stückzahl zeigt. Bis zur Einstellung der Produktion im Juli 1972 wurden insgesamt 11 207 Prinz TT und 52 082 TT mit 1200-Motor ausgeliefert.

Unvergleichlich geringer blieb naturgemäß die Verbreitung des von Februar 1967 bis Juli 1971 in etwa vierteljährlichen Schüben gebauten NSU TTS (Modellbezeichnung in den ersten Monaten: NSU Prinz 1000 TTS). Das Hochleistungsmodell war zwar auch für den Straßenverkehr tauglich, aber doch vor allem für Wettbewerbszwecke gedacht. Gesamtzahl 2402 Wagen.



NSU Prinz 1000 L (1964–1965) bzw. NSU Prinz 1000 S (1965–1967)

NSU Prinz 1000 TT (1965–1967)



NSU 1000 C (1967–1972)



NSU TTS (1967–1971)



NSU TT
1967–1972

NSU Typ 110
1965–1967
bzw.
NSU 1200
1967–1973



NSU Typ 110 (1965–1967)
NSU Typ 110 S(C) (1966–1967)
NSU 1200 (C) (1967–1973)

Aus dem NSU Prinz 1000 entwickeltes Modell mit größerem Motor und verlängertem Vorderteil. Gewonnen wurde zwar mehr Stauraum, aber die hübsche Form, die gute Sicht und vor allem der sportliche Fahrcharakter des Prinz 1000 waren verdorben. Erstaunlicherweise fand diese wenig geglückte Modellreihe dennoch ihre Käufer. Der NSU Typ 110 lief im September 1965 an. Ein Jahr später kam der Typ 110 S bzw. 110 SC mit 1,2 Liter-Motor hinzu. Wiederum ein Jahr später, im September 1967, wurden die seitherigen drei Modelle durch den NSU 1200 und 1200 C abgelöst. Letzterer wurde ab September 1969 auf Wunsch mit Halbautomatik angeboten und ab Januar 1970 lieferbar. Der NSU 1200 lief 1970 aus, der 1200 C im Juli 1973. Die Gesamtproduktion dieser Modellreihe betrug 230688 Wagen.

Preise	**NSU Prinz 1000 L**			
1964	DM 5500,–			
1965	DM 5200,–			
	NSU Prinz 1000 S	**NSU Prinz 1000 TT**		**NSU Typ 110**
1965	DM 5400,–	DM 6000,–		DM 5800,–
1966	DM 5400,–	DM 6250,–		DM 6000,–
	NSU 1000 C	**NSU TT**	**NSU TTS**	**NSU 1200 C**
1967–1969	DM 5250,–	DM 6250,–	DM 7500,–	DM 5950,–
1970–1971	DM 5400,–	DM 6500,–	DM 8000,–	DM 6100,–
ab Aug. 1971	DM 5800,–	DM 6940,–	–	DM 6500,–
ab Jan. 1972	DM 6000,–	DM 7100,–	–	DM 6700,–

	NSU Prinz 1000 1964–1967	NSU 1000 1967–1972
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	69 x 66,6 mm	69 x 66,6 mm
Hubraum	996 ccm	996 ccm
Leistung	43 PS bei 5500 U/min	40 PS bei 5500 U/min
Drehmoment	7,3 mkg bei 3500 U/min	7,0 mkg bei 3250 U/min
Verdichtung	1 : 7,5	1 : 7,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 34 PCI	1 Fallstromvergaser Solex 34 PCI
Ventile	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	7	7
Kühlung	Gebläse-Luft	Gebläse-Luft
Schmierung	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl
Batterie	6 V 66 Ah (unter Rücksitz)	Bis Aug. 1969: 6 V 66 Ah (unter Rücksitz) Ab Sept. 1969: 12 V 32 Ah (unter Rücksitz)
Lichtmaschine	200 W	Bis Aug. 1969: 6 V 200 W Ab Sept. 1969: 12 V 350 W
Anlasser	0,5 PS	Bis Aug. 1969: 6 V 0,5 PS Ab Sept. 1969: 12 V 0,7 PS
Kraftübertragung	Hecktriebblock Motor (quer zur Fahrtrichtung gestellt und nach rückwärts zur Seite geneigt) samt Getriebe hinter der Hinterachse	Hecktriebblock Motor (quer zur Fahrtrichtung gestellt und nach rückwärts zur Seite geneigt) samt Getriebe hinter der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Stockschalthebel Wagenmitte	Stockschalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 4,356 II. 2,403 III. 1,538 IV. 1,100	I. 4,356 II. 2,403 III. 1,538 IV. 1,100
Antriebs-Übersetzung	3,786	3,786
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern	Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern
Lenkung	Zahnstange (15,2 : 1), 3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (15,2 : 1), 3 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulik Trommelbremsen vorn 200 mm ∅ 40 mm breit Trommelbremsen hinten 180 mm ∅ 30 mm breit Bremsfläche 480 cm² Auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn 229 mm ∅	Hydraulik Trommelbremsen vorn 200 mm ∅ 40 mm breit Trommelbremsen hinten 180 mm ∅ 30 mm breit Bremsfläche 480 cm² Auf Wunsch: Scheibenbremsen vorn 229 mm ∅
Handbremse	Mechanisch auf Hinterräder	Mechanisch auf Hinterräder
Allgemeine Daten		
Radstand	2250 mm	2250 mm
Spur vorn/hinten	1246/1235 mm	1260/1248 mm
Gesamtmaße	3793 x 1490 x 1364 mm	3793 x 1490 x 1364 mm
Felgen	4,00 x 12	4,50 x 12
Reifen	5,50–12	5,50–12. Auf Wunsch: 145 SR 12
Wendekreis links/rechts	9,5/10 Meter	9,5/10 Meter
Wagengewicht	650 kg	670 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1040 kg	1060 kg
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	131 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	20 sec	20 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter	9 Liter
Kraftstofftank	37 Liter (vorn im Wagen)	37 Liter (vorn im Wagen)

NSU Prinz 1000 TT 1965–1967	**NSU TT 1967–1972**	**NSU TTS 1967–1971**
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
72 x 66,6 mm	75 x 66,6 mm	69 x 66,6 mm
1085 ccm	1177 ccm	996 ccm
55 PS bei 5800 U/min	65 PS bei 5500 U/min	70 PS bei 6150 U/min
8,2 mkg bei 3500 U/min	9,0 mkg bei 3500 U/min	8,5 mkg bei 5500 U/min
1 : 9,0	1 : 9,2	1 : 10,5
1 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser	2 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 34 PCI	Solex 34 PCI	Solex 40 PHH
V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend
Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Duplex-Kette	Antrieb durch Duplex-Kette	Antrieb durch Duplex-Kette
5	5	5
Gebläse-Luft	Gebläse-Luft	Gebläse-Luft
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 4 Liter Öl	Druckumlauf, 5 Liter Öl
12 V 32 Ah (unter Rücksitz)	12 V 32 Ah (unter Rücksitz)	12 V 32 Ah (unter Rücksitz)
Gleichstrom 225 W	Drehstrom 490 W	Drehstrom 490 W
0,7 PS	0,7 PS	0,7 PS
	Hecktriebblock	
	Motor (quer zur Fahrtrichtung gestellt und nach rückwärts zur Seite geneigt) samt Getriebe hinter der Hinterachse	
	Einscheibentrockenkupplung	
	Stockschalthebel Wagenmitte	
	4 Gang	
	I–IV	
I. 4,356	I. 3,561	I. 4,356 oder 3,561
II. 2,403	II. 2,255	II. 2,403 oder 2,255
III. 1,538	III. 1,538	III. 1,538
IV. 1,100	IV. 1,100	IV. 1,100
3,533	3,533	3,533 oder 3,786 oder 4,231
	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator	
	Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern	
	Zahnstange (15,2 : 1), 3 Lenkraddrehungen	
	Hydraulik	
	Scheibenbremsen vorn 229 mm ∅	
	Trommelbremsen hinten 180 mm ∅	
	Mechanisch auf Hinterräder	
2250 mm	2250 mm	2250 mm
1246/1235 mm	1260/1248 mm	1285/1248 mm
3793 x 1490 x 1364 mm	3793 x 1490 x 1364 mm	3793 x 1490 x 1364 mm
4,50 x 13	4,50 x 13 (auch 4,50 x 12)	4,50 x 13 (auch 4,50 x 12)
135 SR 13	135 SR 13 (auch 145 oder 155 SR 12)	135 SR 13 (auch 145 oder 155 SR 12)
9,5/10 Meter	9,5/10 Meter	9,5/10 Meter
680 kg	685 kg	700 kg
1040 kg	1060 kg	995 kg
148 km/h	153 km/h	160 km/h
15 sec	14 sec	13 sec
10 Liter Super	10,5 Liter Super	12 Liter Super
37 Liter (vorn im Wagen)	37 Liter (vorn im Wagen)	37 Liter (vorn im Wagen)

<table>
<tr><th></th><th>NSU Typ 110
1965–1967</th><th>NSU Typ 110 S(C)
1966–1967</th><th>NSU 1200 (C)
1967–1973</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>72 x 66,6 mm</td><td>75 x 66,6 mm</td><td>75 x 66,6 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1085 ccm</td><td>1177 ccm</td><td>1177 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>53 PS bei 5600 U/min</td><td>60 PS bei 5600 U/min</td><td>55 PS bei 5500 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>8,0 mkg bei 3500 U/min</td><td>8,4 mkg bei 3500 U/min</td><td>8,55 mkg bei 3500 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 8</td><td>1 : 8</td><td>1 : 7,8</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td colspan="3">1 Fallstromvergaser Solex 34 PCI</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="3">V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle. Antrieb durch Duplex-Kette</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="3">5</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="3">Gebläse-Luft</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="3">Druckumlauf, 3,5 Liter Öl</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="3">12 V 32 Ah (unter Rücksitz)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td>225 W</td><td>225 W</td><td>350 W</td></tr>
<tr><td>Anlasser</td><td>0,7 PS</td><td>0,7 PS</td><td>0,7 PS</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="3">Hecktriebblock
Motor (quer zur Fahrtrichtung gestellt und nach rückwärts zur Seite geneigt) samt Getriebe hinter der Hinterachse</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="3">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="3">Stockschalthebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="3">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Synchronisierung</td><td colspan="3">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="3">I. 4,356, II. 2,403, III. 1,538, IV. 1,100</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Ab Sept. 1969 auf Wunsch:
Halbautomatik
Automatisch betätigte
Einscheibentrockenkupplung
+ hydraulischer Wandler
+ 3 Gang-Schaltgetriebe
I. 2,995, II. 1,679, III.
1,095, Wandler 2fach</td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td>3,786</td><td>3,53</td><td>3,786</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="3">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="3">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="3">Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="3">Zahnstange (15,8 : 1), 3,2 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td>Hydraulik
Trommelbr. vorn 200 mm Ø
40 mm breit
Trommelbr. hint. 200 mm Ø
40 mm breit
Bremsfläche 584 cm²
Auf Wunsch:
Scheibenbr. vorn 251 mm Ø</td><td>Hydraulik
Trommelbr. vorn 200 mm Ø
40 mm breit
Trommelbr. hint. 200 mm Ø
40 mm breit
Bremsfläche 584 cm²
Auf Wunsch:
Scheibenbr. vorn 251 mm Ø</td><td>Hydraulik
Trommelbr. vorn 200 mm Ø
40 mm breit
Trommelbr. hint. 180 mm Ø
30 mm breit
Bremsfläche 482 cm²
Auf Wunsch:
Scheibenbr. vorn 251 mm Ø</td></tr>
<tr><td>Handbremse</td><td>Mechanisch auf Hinterräder</td><td>Mechanisch auf Hinterräder</td><td>Mechanisch auf Hinterräder</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td>2440 mm</td><td>2440 mm</td><td>2440 mm</td></tr>
<tr><td>Spur vorn/hinten</td><td>1280/1248 mm</td><td>1280/1248 mm</td><td>1280/1248 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td>4000 x 1500 x 1390 mm</td><td>4000 x 1500 x 1390 mm</td><td>4000 x 1500 x 1390 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td>4¹/₂ x 13</td><td>4¹/₂ x 13</td><td>4¹/₂ x 13</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td>155–13</td><td>155–13</td><td>6,15/155–13
Auf Wunsch: 145 oder 155 SR 13</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td>10,3/10,0 Meter</td><td>10,3/10,0 Meter</td><td>10,3/10,0 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>720 kg</td><td>720 kg</td><td>720 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1130 kg</td><td>1130 kg</td><td>1130 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>143 km/h</td><td>150 km/h</td><td>145 km/h
Automatik 140 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>18 sec</td><td>16 sec</td><td>17, Automatik 21 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>10 Liter</td><td>10 Liter</td><td>10, Automatik 11 Liter</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>44 Liter (vorn im Wagen)</td><td>44 Liter (vorn im Wagen)</td><td>44 Liter (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>

NSU Ro 80 (ab 1967)

Zur Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1967 erschien, von der Presse reich mit Vorschußlorbeeren verwöhnt, der NSU Ro 80. Die Serienproduktion hatte bereits im August 1967 begonnen. Gekennzeichnet war das neue, recht unkonventionelle Modell durch den Zweischeiben-Wankelmotor, Frontantrieb, halbautomatische Kraftübertragung, Vierrad-Scheibenbremsen mit Zweikreis-Hydraulik sowie durch eine recht eigenwillig gestaltete Karosserie. Der Ro 80 erregte in der Öffentlichkeit lebhaftes Aufsehen, doch fand er längst nicht so viele Käufer, wie sich das Werk erhofft hatte. Immerhin bedeuteten die in den ersten drei Produktionsjahren erreichten Stückzahlen einen Achtungserfolg. Dieser freilich kam NSU ziemlich teuer zu stehen, weil dank anerkennenswert großzügigerKulanz die meistenAutos ein-bis x-mal mit einem Tauschmotor bestückt werden mußten. Erst ab etwa 1970 wiesen die Ro 80-Motoren annehmbare Laufzeiten auf. Die Form der Karosserie blieb Geschmacksache. Ihre Verarbeitung ist solid, doch bei vielen Dingen vermißt man die Erfahrung und Routine der großen Marken. Von Anfang an dagegen verfügte der Ro 80 über außergewöhnlich hervorragende und sichere Fahr-, Lenkungs- und Bremseigenschaften. Da sich der Wankelmotor ohnehin nur im oberen Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereich dem herkömmlichen Hubkolbenmotor ebenbürtig oder überlegen zeigt, da außerdem der Langstreckenbetrieb seine Lebensdauer begünstigt, ergibt es sich, daß man den Ro 80 am besten für weite, schnelle Reisen verwendet, besser nicht aber für überwiegenden Kurzstrecken- und Nahverkehr.

Das Werk blieb ständig um die weitere Vervollkommnung des Wankelmotors bemüht. Wichtige Stationen auf dem Weg zur Reife waren im August 1969 die Umstellung von der Spulen- auf eine Thyristor-Zündanlage, wobei gleichzeitig statt zwei Zündkerzen nur noch eine pro Scheibe zur Anwendung kam, sowie 1970 die Einführung der verschleißfesteren Ferrotic-Dichtleisten. 1971 brachte eine recht aufwendige Abgasreinigungsanlage mit Lufteinblasung und Nachbrenner. Der damit einhergehende Leistungsverlust und Verbrauchsanstieg konnte durch einen neuen Doppelvergaser (mit Startautomatik!) und eine Einrohr-Auspuffanlage zum Teil wieder ausgeglichen werden. Ab August 1971 warnt ein akustisches Signal den Fahrer beim Überschreiten der zuträglichen Motordrehzahl. (Ursprünglich war gerade die Drehfreudigkeit des Wankelmotors als einer seiner Hauptvorzüge gepriesen worden.)

Ansonsten ist am Ro 80 seit seinem Erscheinen bisher wenig geändert worden. Ab September 1969 erhielt er Halogen-Doppelscheinwerfer und Luftschlitze am hinteren Dachholm. Seit August 1970 besteht der Grill aus Plastik statt Metall. Die sonstigen Detailänderungen blieben im üblichen Rahmen.

	Produktion	**Zulassungen im Bundesgebiet**
1967	434	185
1968	5986	3502
1969	7811	5251
1970	7200	4240
1971	2916	2306
1972	4203	2387
1973	4074	1941
1974	1286	989
	33910	20801

Preis	
Sept. 1967	DM 14150,–
Juli 1968	DM 14320,–
Sept. 1969	DM 14865,–
Dez. 1969	DM 15500,–
Aug. 1971	DM 17300,–
Jan. 1972	DM 17590,–
Febr. 1973	DM 17990,–
Aug. 1973	DM 18190,–
März 1974	DM 18950,–
Aug. 1974	DM 19800,–
Jan. 1975	DM 20500,–
April 1975	DM 21520,–



**NSU Ro 80
Limousine
4 Türen
1967–1969**



**NSU Ro 80
Limousine
4 Türen
1969–1975**



**NSU Ro 80
Limousine
4 Türen
ab 1975**

NSU Ro 80
Ab 1967

Motor	NSU/Wankel Kreiskolbenmotor
Zahl der Scheiben	2
Kammerinhalt	497,5 ccm
Leistung	115 PS (85 kW) bei 5500 U/min
Drehmoment	16,0 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1:9,0
Vergaser	2 Flachstrom-Registervergaser Solex 18/32 HHD
	Ab März 1972: 1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 32 DDITS mit Startautomatik
Ventile	Ohne
Exzenterwellenlager	2
Kühlung	Pumpe, 8,5 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 6,8 Liter Öl (einschl. Wandler), Ölwechsel 3,6 Liter
Batterie	12 V 66 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W
Anlasser	2 PS
Kraftübertragung	Frontantrieb
	Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse
Kupplung	Automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung
	+ hydraulischer Drehmomentwandler
Schaltung	Stockschalthebel Wagenmitte
Getriebe	3 Gang
Synchronisierung	I–III
Übersetzungen	I. 2,056
	II. 1,208
	III. 0,788
Antriebs-Übersetzung	4,857
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern
	Gummi-Zusatzfedern, Querstabilisator
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern
Lenkung	Zahnstange (18,3:1), Servohilfe, 3,7 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik, Servohilfe
	Scheibenbremsen vorn 284 mm Ø, hinten 272,5 mm Ø
Handbremse	Mechanisch (Seilzug) auf Hinterräder, Trommelbremsen 160 mm Ø 25 mm breit
Allgemeine Daten	
Radstand	2860 mm
Spur vorn/hinten	1480/1434 mm
Gesamtmaße	4780 x 1760 x 1410 mm
Felgen	5 J x 14
Reifen	175 SR 14 oder 175 HR 14
Wendekreis links/rechts	12 Meter
Wagengewicht	1250 kg. Ab August 1969: 1280 kg. Ab Mai 1975: 1290 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1660 kg. Ab August 1969: 1730 kg. Ab Mai 1975: 1740 kg
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h. Ab 1971: 176 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	14 sec. Ab 1971: 15 sec
Verbrauch/100 km	15 Liter. Ab 1971: 16 Liter
Kraftstofftank	83 Liter (vor Hinterachse)

Glas

Die Hans Glas GmbH. im niederbayerischen Dingolfing war aus einer hundert Jahre alten Landmaschinenfabrik hervorgegangen. Die Herstellung von Kraftfahrzeugen begann Glas mit dem Goggo Motorroller (1951–1954), dem das Goggomobil als erstes, wenn auch äußerst bescheidenes Automobil folgte. Später kamen „richtige“ Autos hinzu, wobei man sich sogar an die Entwicklung eines anspruchsvollen Achtzylinderwagens wagte. Die Leitung des auf 4000 Mann angewachsenen Privatunternehmens teilten sich Seniorchef Hans Glas, sein Sohn Andreas („Anderl“) Glas und Chefkonstrukteur Karl Dompert. Die Produktion der größeren Automobile wäre jedoch nur dann gewinnbringend zu bewerkstelligen gewesen, wenn die Familie Glas über Mittel für die dafür nötigen Investitionen verfügt hätte. Das war nicht der Fall, man geriet in die roten Zahlen und mußte schließlich froh sein, 1966 von den Bayerischen Motoren Werken für die Übernahme der verschuldeten Firma mit 91 Millionen DM abgefunden zu werden. Teils unverändert, teils modifiziert wurden einige Modelle des seitherigen Glas Programms noch eine Zeitlang weitergeführt, wobei es im wesentlichen darum ging, übernommene Vorräte aufzubrauchen und bestehende Verpflichtungen abzuwickeln. Inzwischen hat BMW die primitiven und kaum zu modernisierenden Werksanlagen durch eine neue Automobilfabrik (BMW Werk Dingolfing) ersetzt, in der heute die mittelgroßen Wagen der 5er-Reihe (BMW 518 bis 528) entstehen.

Goggomobil (1955–1969)

Das Goggomobil erschien im Herbst 1954, die Serienproduktion der Limousine begann im März 1955. Das Coupé kam Anfang 1957 hinzu. Beide Modelle waren wahlweise mit 250 oder mit 300 ccm-Motor lieferbar, ab Oktober 1957 auch mit 400 ccm-Motor. Die Limousine erhielt im September 1957 Kurbel- statt Schiebefenster (Coupé von Anfang an mit Kurbelfenstern), beide Modelle haben seit März 1964 vorn statt hinten angeschlagene Türen. Der 300 ccm-Motor wird seit Sommer 1965, der 400 ccm-Motor seit Frühjahr 1967 nicht mehr angeboten. Von den vielen Rollermobilen, welche es in den fünfziger Jahren gab, hat das Goggomobil am längsten überlebt: BMW stellte seine Produktion am 30. Juni 1969 ein. Gekauft wurde das ungemein primitive Fahrzeug vor allem von den Besitzern des alten Führerscheins 4. Das Gesamtergebnis betrug immerhin 280739 Goggomobile, davon früher etwa 75% und seit 1962 sogar etwa 95% mit 250 ccm-Motor. Das Stückzahlverhältnis Limousine zu Coupé betrug schätzungsweise 3:1.

Preise	**Goggomobil T 250 Limousine**	**Goggomobil T 300 Limousine**	**Goggomobil T 400 Limousine**	**Goggomobil TS 250 Coupé**	**Goggomobil TS 300 Coupé**	**Goggomobil TS 400 Coupé**
bis Mai 1958	DM 3097,–	DM 3157,–	DM 3232,–	DM 3722.–	DM 3832,–	DM 3912,–
ab Mai 1958	DM 3097,–	DM 3157,–	DM 3232,–	DM 3552,–	DM 3662,–	DM 3742,–
ab Aug. 1960	DM 3177,–	DM 3207,–	DM 3232,–	DM 3552,–	DM 3602,–	DM 3642,–
ab April 1962	DM 3327,–	DM 3357,–	DM 3387,–	DM 3725,–	DM 3775,–	DM 3825,–
ab Sept. 1965	DM 3450,–	–	DM 3510,–	DM 3850,–	–	DM 3950,–
ab Juni 1967	DM 3590,–	–	–	DM 3990,–	–	–
ab 1968	DM 3630,–	–	–	DM 4030,–	–	–

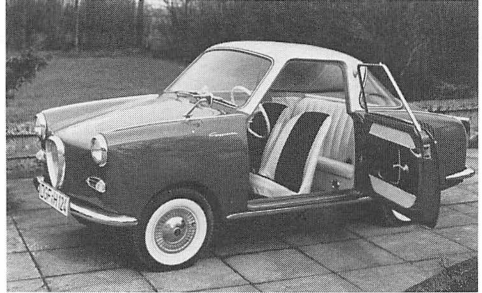
	Goggomobil T 250 Limousine 1955–1969 Goggomobil TS 250 Coupé 1957–1969	Goggomobil T 300 Limousine 1955–1965 Goggomobil TS 300 Coupé 1957–1965	Goggomobil T 400 Limousine 1957–1967 Goggomobil TS 400 Coupé 1957–1967
Motor	Zweitakt-Zweizylinder (Twin)	Zweitakt-Zweizylinder (Twin)	Zweitakt-Zweizylinder (Twin)
Bohrung x Hub	53 x 56 mm	58 x 56 mm	67 x 56 mm
Hubraum	247 ccm	296 ccm	395 ccm
Leistung	13,6 PS bei 5400 U/min	14,8 PS bei 5000 U/min	20 PS bei 5000 U/min Ab März 1961: 18,5 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	2,02 mkg bei 4400 U/min	2,8 mkg bei 4000 U/min	2,9 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1 : 6	1 : 6	1 : 6
Vergaser	1 Schrägdüsenvergaser Bing 1/24	1 Schrägdüsenvergaser Bing 1/26	1 Drehschiebervergaser Bing 7/28
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kurbelwellenlager	3	3	3
Kühlung	Gebläse-Luft	Gebläse-Luft	Gebläse-Luft
Schmierung	Gemisch 1 : 25	Gemisch 1 : 25	Gemisch 1 : 25
Batterie	12 V 18 Ah (im Motorraum)	12 V 18 Ah (im Motorraum)	12 V 24 Ah (im Motorraum)
Licht-Anlasser	130 W	130 W	130 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock Motor-Getriebe-Block quer hinter Hinterachse		
Kupplung	Zweischeibenkupplung im Ölbad		
Schaltung	Limousine serienmäßig, Coupé auf Wunsch: Klauengetriebe mit Schalthebel Wagenmitte Coupé serienmäßig, Limousine auf Wunsch: Ziehkeilgetriebe mit elektromagnetischer Vorwählschaltung am Armaturenbrett		
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Ohne	Ohne	Ohne
Übersetzungen	Limousine: / Coupé:	Limousine: / Coupé:	Limousine und Coupé:
	I. 6,35 / I. 6,737	I. 6,00 / I. 6,35	I. 5,672
	II. 3,38 / II. 3,600	II. 3,20 / II. 3,83	II. 3,024
	III. 2,21 / III. 2,350	III. 2,09 / III. 2,21	III. 1,974
	IV. 1,56 / IV. 1,660	IV. 1,48 / IV. 1,56	IV. 1,395
Antriebs-Übersetzung	3,44 / 3,44	3,44 / 3,44	3,44
Fahrwerk	Plattformboden Mittragende Stahlblechkarosserie		
Vorderradaufhängung	Querlenker, Schraubenfedern		
Hinterradaufhängung	Pendel-Schwingachse, Längslenker, Schraubenfedern		
Lenkung	Zahnstange (16,2 : 1), 2,8 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch, Trommel-Ø 180 mm, Bremsfläche 405 cm^2		
Handbremse	Mechanisch (Bowdenzüge) auf Hinterräder		
Allgemeine Daten			
Radstand	1800 mm		
Spur vorn/hinten	1090/1090 mm		
Gesamtmaße	Limousine: 2900 x 1280 x 1310 mm Coupé: 3035 x 1370 x 1235 mm		
Felgen	3,00 D x 10		
Reifen	Limousine: 4,40–10 Coupé: 4,80–10		
Wendekreis	Limousine: 9 Meter Coupé: 9,4 Meter		
Wagengewicht	Limousine: 435 kg Coupé: 480 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	720 kg		
Höchstgeschwindigkeit	Limousine: 72 km/h Coupé: 84 km/h	Limousine: 85 km/h Coupé: 90 km/h	Limousine: 95 km/h Coupé: 100 km/h
Verbrauch/100 km/h	6 Liter	6 Liter	6,5 Liter
Kraftstofftank	25 Liter (im Motorraum)	25 Liter (im Motorraum)	25 Liter (im Motorraum)

Goggomobil
Limousine
1955–1964
bzw.
(Bild rechts)
1964–1969





Goggomobil
Coupé
1957–1964
bzw.
(Bild rechts)
1964–1969

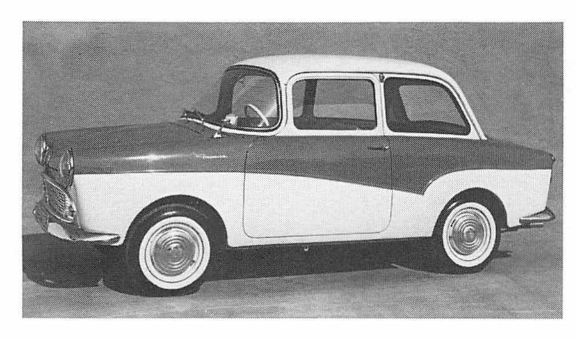


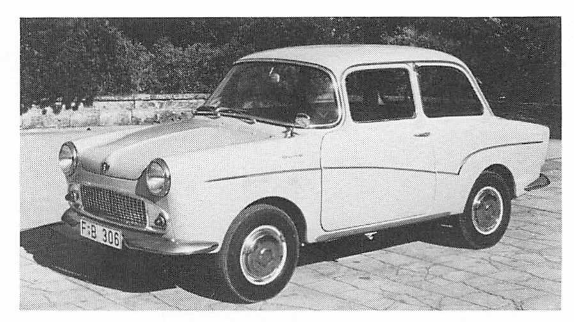


Glas Isar (1958–1965)

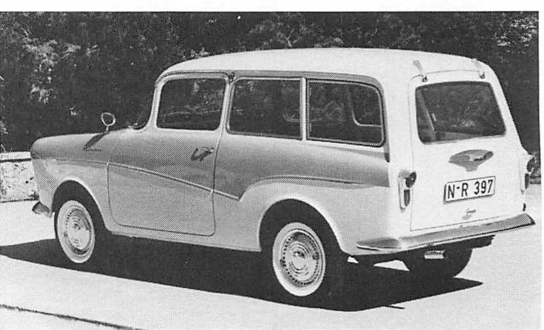
Erster Schritt der Firma Glas zur Produktion regulärer Automobile. Der Prototyp dieses Kleinwagens (damals noch mit Frontantrieb!) wurde im September 1957 (IAA) vorgestellt. Die Produktion des großen Goggomobils T 600 und T 700, wie es damals noch hieß, begann im August 1958. Der Kombi folgte im Herbst 1959 und zum gleichen Zeitpunkt wurde die Typenbezeichnung „Isar" eingeführt. Ab August 1960 besaß die Limousine eine modernisierte Heckpartie mit größerem Rückfenster. Bis zum Produktionsauslauf im Juli 1965 wurden etwa 87000 Wagen dieses Typs gebaut, nämlich 73000 Limousinen und 14000 Kombi. Davon waren 57% der Limousinen und 88% der Kombi mit 700 ccm-Motor ausgerüstet. Preise:

T 600 Limousine 2 Türen	DM 4330,– bis 4660,–
T 700 Limousine 2 Türen	DM 4470,– bis 5720,–
K 600 Kombi 2 Türen	DM 4755,– bis 4910,–
K 700 Kombi 2 Türen	DM 4895,– bis 4970,–





Glas Isar
Limousine 2 Türen
1958–1960
bzw. (Bild oben rechts)
1960–1965



Glas Isar
Kombi 2 Türen
1959–1965

	Glas Isar T 600 1958–1965 Glas Isar Kombi K 600 1959–1965	Glas Isar T 700 1958–1965 Glas Isar Kombi K 700 1959–1965
Motor		
Zylinderzahl	Zweizylinder (Boxer)	Zweizylinder (Boxer)
Bohrung x Hub	72 x 72 mm	78 x 72 mm
Hubraum	584 ccm	688 ccm
Leistung	20 PS bei 5000 U/min Ab März 1960: 19 PS bei 4800 U/min	30 PS bei 4900 U/min
Drehmoment	3,7 mkg bei 3000 U/min	5,0 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1 : 7. Ab 1960: 1 : 7,8	1 : 7,2. Ab 1961: 1 : 7,4
Vergaser	Bis Sept. 1959: 1 Drehschiebervergaser Bing 7/26 Ab Sept. 1959: 1 Fallstromvergaser Solex 32 PCI	
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder	
Kurbelwellenlager	3	
Kühlung	Gebläse-Luft	
Schmierung	Druckumlauf, 2 Liter Öl	
Batterie	12 V 32 Ah (im Motorraum)	
Licht-Anlasser	130 W	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	1958/59: I. 4,48 II. 2,27 III. 1,33 IV. 1,00	1960/61: I. 4,54 II. 2,30 III. 1,41 IV. 1,00 Ab Sept. 1961: I. 4,58 II. 2,33 III. 1,42 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	Limousine T 600: 5,428. Ab Sept. 1959: 5,286 Limousine T 700: 5,000. Ab Sept. 1959: 4,857 Kombi K 600: 5,428 Kombi K 700: 5,000	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Längs- und Querlenker, Schraubenfedern	
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern	
Lenkung	Schnecke (18,1 : 1), 2,4 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch, Trommel-Ø 230 mm, Bremsfläche 488 cm²	
Handbremse	Mechanisch auf Hinterräder	
Allgemeine Daten		
Radstand	2000 mm	
Spur vorn/hinten	1200/1170 mm	
Gesamtmaße	Limousine bis Aug. 1960: 3430 x 1470 x 1380 mm Limousine ab Aug. 1960: 3455 x 1470 x 1380 mm Kombi: 3430 x 1470 x 1390 mm	
Felgen	3,50 x 12	
Reifen	Limousine 4,80–12 bzw. (ab Aug. 1962) 5,20–12/4 PR Kombi 5,20–12/6 PR Limousine ab Frühjahr 1963: 5,50–12/4 PR Kombi ab Frühjahr 1963: 5,50–12/6 PR	
Wendekreis links/rechts	9,8/9,8 Meter	

	Limousine:	Kombi:	Limousine:	Kombi:
Wagengewicht	650 kg	720 kg	650 kg	720 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1000 kg	1180 kg	1000 kg	1180 kg
Höchstgeschwindigkeit	102 km/h	97 km/h	110 km/h	105 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	66 sec	–	40 sec	42 sec
Verbrauch/100 km	7 Liter	7,5 Liter	7,5 Liter	8 Liter
Kraftstofftank	37 Liter (im Heck)		37 Liter (im Heck)	

Glas
Limousine 2 Türen
1204
1204 TS
1963–1965
1004
1304
1304 TS
1965–1967



Glas
Coupé 2/2 Sitze
S 1004
1962–1965
S 1004 TS
S 1204
S 1204 TS
1963–1965



Glas
Cabriolet 2 Sitze
S 1004
S 1004 TS
S 1204
S 1204 TS
1963–1965
S 1304
1965–1967



Glas 1004, 1204, 1304 (1962–1967)

Werksbezeichnung: Typ 612. Äußerlich unscheinbarer Wagen, sehr kurzer Radstand im Verhältnis zur Gesamtlänge. Überdurchschnittliche Fahrleistungen („Kraftpaket"). Ziemlich empfindlicher, aber technisch interessanter Motor mit obenliegender, durch Zahnriemen angetriebener Nockenwelle. Sportliches Liebhaberfahrzeug, für normalen Alltagsbetrieb, zumal in den TS-Ausführungen, nur bedingt geeignet. 4 Karosserien: Coupé 2/2 Sitze (Mai 1962 bis 1965), Limousine 2 Türen (Januar 1963 bis Ende 1967), Cabriolet 2 Sitze (Frühjahr 1963 bis 1967), Kombilimousine 1004 CL und 1304 CL (September 1966 bis Ende 1967). Motoren: 1004 ab Mai 1962, 1204 ab Januar 1963, 1004 TS und 1204 TS ab November 1963, 1304 TS ab März 1965, 1304 ab September 1965. Insgesamt wurden 40 703 Wagen dieser Modellreihe gebaut.

Preise		1962	ab Jan. 1963	ab Nov. 1963	ab Sept. 1965	ab Sept. 1966
S 1004	Coupé	DM 5865,–	DM 5865,–	DM 5865,–	–	–
S 1004	Cabriolet	–	DM 6500,–	DM 6500,–	DM 6600,–	DM 6600,–
1004	Limousine	–	–	–	DM 5850,–	DM 5850,–
1004 CL	Kombilimousine	–	–	–	–	DM 6385,–
S 1004 TS	Coupé	–	–	DM 6995,–	–	–
S 1004 TS	Cabriolet	–	–	DM 7630,–	–	–
1204	Limousine	–	DM 5850,–	DM 5850,–	–	–
S 1204	Coupé	–	DM 6165,–	DM 6165,–	–	–
S 1204	Cabriolet	–	DM 6800,–	DM 6800,–	–	–
1204 TS	Limousine	–	–	DM 6980,–	–	–
S 1204 TS	Coupé	–	–	DM 7295,–	–	–
S 1204 TS	Cabriolet	–	–	DM 7930,–	–	–
1304	Limousine	–	–	–	DM 6320,–	DM 6320,–
1304 CL	Kombilimousine	–	–	–	–	DM 6685,–
S 1304	Cabriolet	–	–	–	DM 7070,–	DM 7070,–
1304 TS	Limousine	–	–	–	DM 7770,–	DM 7770,–



Glas 1004 CL
Glas 1304 CL
Kombi-Limousine
2 Türen
1966–1967

	Glas 1004 1962–1967	Glas 1004 TS 1963–1965
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	72 x 61 mm	72 x 61 mm
Hubraum	992 ccm	992 ccm
Leistung	42 PS bei 5000 U/min Ab Sept. 1965: 40 PS bei 4800 U/min	64 PS bei 6000 U/min
Drehmoment	7,0 mkg bei 2500 U/min	7,9 mkg bei 5000 U/min
Verdichtung	1 : 8,3–8,5	1 : 9,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB	2 Flachstromvergaser Solex 35 RH
Ventile	V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle. Antrieb durch Zahnriemen	
Kurbelwellenlager	5	
Kühlung	Pumpe, 7,5 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 2,5 Liter Öl	
Batterie	6 V 66 oder 77 Ah (im Motorraum)	6 V 77 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	200 W	200 W
Anlasser	0,5 PS	0,5 PS
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,925. Ab Sept. 1966: 3,98 II. 2,060. Ab Sept. 1966: 2,09 III. 1,362. Ab Sept. 1966: 1,38 IV. 1,000	I. 3,925 II. 2,060 III. 1,362 IV. 1,000
Antriebs-Übersetzung	4,25 oder 4,375	4,375
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Längs- und Querlenker, Schraubenfedern	
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern. 1004 TS: Panhardstab	
Lenkung	Schnecke (15,85 : 1), 2,4 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-Ø 230 mm Bremsfläche 488 cm² Auf Wunsch ab Aug. 1963: Scheibenbremsen vorn 240 mm Ø	Hydraulisch Scheibenbremsen vorn 240 mm Ø Trommelbremsen hinten 230 mm Ø
Allgemeine Daten		
Radstand	2100 mm	2100 mm
Spur vorn/hinten	1230/1200 mm	1230/1200 mm
Gesamtmaße	Limousine und CL: 3835 x 1500 x 1370 mm Coupé und Cabriolet: 3835 x 1500 x 1355 mm	Coupé und Cabriolet: 3835 x 1500 x 1355 mm
Felgen	4 J x 13	4 J x 13
Reifen	5,50–13/4 PR	5,50 S 13/4 PR
Wendekreis links/rechts	12 Meter	12 Meter
Wagengewicht	Limousine: 760 kg. CL: 800 kg Coupé: 750 kg Cabriolet: 775 kg	Coupé: 750 kg Cabriolet: 775 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1100–1130 kg. CL: 1170 kg	1100 kg
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	150 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	26 sec	16 sec
Verbrauch/100 km	8,5 Liter Super	10 Liter Super
Kraftstofftank	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)

Glas 1204 1963–1965	Glas 1204 TS 1963–1965	Glas 1304 1965–1967	Glas 1304 TS 1965–1967
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
72 x 73 mm	72 x 73 mm	75 x 73 mm	75 x 73 mm
1189 ccm	1189 ccm	1290 ccm	1290 ccm
53 PS bei 5100 U/min	70 PS bei 5750 U/min	60 PS bei 5000 U/min	75 PS bei 5500 U/min Ab Sept. 1965: 85 PS bei 5800 U/min
9,15 mkg bei 2100 U/min	9,4 mkg bei 4200 U/min	10,1 mkg bei 2000 U/min	11 mkg bei 3500 U/min
1 : 8,3–8,5	1 : 9,0	1 : 9,2–9,3	1 : 9,2–9,3
1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB	2 Flachstromvergaser Solex 35 RH	1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB	2 Flachstromvergaser Solex 35 RH

V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle. Antrieb durch Zahnriemen
5
Pumpe, 7,5 Liter Wasser
Druckumlauf, 2,5 Liter Öl
6 V 77 Ah (im Motorraum)
200 W
0,5 PS

Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang / 5 Gang
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV / I–V
I. 3,925	I. 3,925	I. 3,925. Ab Sept. 1966: 3,98	I. 3,816 / I. 3,330
II. 2,060	II. 2,060	II. 2,060. Ab Sept. 1966: 2,09	II. 2,070 / II. 2,145
III. 1,362	III. 1,362	III. 1,362. Ab Sept. 1966: 1,38	III. 1,330 / III. 1,565
IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000	IV. 1,000 / IV. 1,213
			V. 1,000
4,125	4,125	3,888	3,888

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Längs- und Querlenker, Schraubenfedern. 1304 TS: Querstabilisator
Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern. 1204 TS und 1304 TS: Panhardstab
Schnecke (15,85 : 1), 2,4 Lenkraddrehungen

Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-∅ 230 mm Bremsfläche 488 cm² Auf Wunsch ab Aug. 1963: Scheibenbr. vorn 240 mm ∅	Scheibenbr. vorn 240 mm ∅ Trommelbr. hint. 230 mm ∅	Scheibenbr. vorn 240 mm ∅ Trommelbr. hint. 230 mm ∅	Scheibenbr. vorn 240 mm ∅ Trommelbr. hint. 230 mm ∅

2100 mm	2100 mm	2100 mm	2100 mm
1230/1200 mm	1230/1200 mm	1230/1200 mm	1230/1200 mm
Limousine: 3835 x 1500 x 1370 mm Coupé und Cabriolet: 3835 x 1500 x 1355 mm	Limousine: 3835 x 1500 x 1370 mm Coupé und Cabriolet: 3835 x 1500 x 1355 mm	Limousine und CL: 3835 x 1500 x 1370 mm Cabriolet: 3835 x 1500 x 1355 mm	Limousine: 3835 x 1500 x 1370 mm
4 J x 13	4 J x 13	4¹/₂ J x 13	4¹/₂ J x 13
5,50–13	5,50 S 13	5,50–13	155 SR 13
12 Meter	12 Meter	12 Meter	12 Meter
Limousine: 760 kg Coupé: 750 kg Cabriolet: 775 kg	Limousine: 760 kg Coupé: 750 kg Cabriolet: 775 kg	Limousine: 770 kg CL: 810 kg Cabriolet: 795 kg	Limousine: 790 kg
1100–1130 kg	1100–1130 kg	1130 kg. CL: 1200 kg	1130 kg
140 km/h	160 km/h	148 km/h	168 km/h
17 sec	13 sec	16 sec	12 sec
9 Liter Super	10,5 Liter Super	9,5 Liter Super	11 Liter Super
40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	40 oder 60 Liter (im Heck)

<table>
<tr><th></th><th>Glas 1700
1964–1967</th><th>Glas 1700 TS
1965–1967</th></tr>
<tr><td>Motor</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Zylinderzahl</td><td>4 (Reihe)</td><td>4 (Reihe)</td></tr>
<tr><td>Bohrung x Hub</td><td>78 x 88 mm</td><td>78 x 88 mm</td></tr>
<tr><td>Hubraum</td><td>1682 ccm</td><td>1682 ccm</td></tr>
<tr><td>Leistung</td><td>80 PS bei 4800 U/min
Ab Sept. 1965: 85 PS bei 4900 U/min</td><td>100 PS bei 5500 U/min</td></tr>
<tr><td>Drehmoment</td><td>13,85 mkg bei 2500 U/min
Ab Sept. 1965: 14,5 mkg bei 2700 U/min</td><td>15 mkg bei 3000 U/min</td></tr>
<tr><td>Verdichtung</td><td>1 : 8,5</td><td>1 : 9,5–9,7</td></tr>
<tr><td>Vergaser</td><td>1 Fallstromvergaser
Solex 34 PDSIT mit Startautomatik</td><td>2 Flachstromvergaser
Solex 40 RH</td></tr>
<tr><td>Ventile</td><td colspan="2">V-förmig hängend. Obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen</td></tr>
<tr><td>Kurbelwellenlager</td><td colspan="2">5</td></tr>
<tr><td>Kühlung</td><td colspan="2">Pumpe, 8 Liter Wasser</td></tr>
<tr><td>Schmierung</td><td colspan="2">Druckumlauf, 3 Liter Öl</td></tr>
<tr><td>Batterie</td><td colspan="2">6 V 77 Ah (im Motorraum)</td></tr>
<tr><td>Lichtmaschine</td><td colspan="2">200 W</td></tr>
<tr><td>Anlasser</td><td colspan="2">0,5 PS</td></tr>
<tr><td>Kraftübertragung</td><td colspan="2">Antrieb auf Hinterräder. Geteilte Kardanwelle</td></tr>
<tr><td>Kupplung</td><td colspan="2">Einscheibentrockenkupplung</td></tr>
<tr><td>Schaltung</td><td colspan="2">Schalthebel Wagenmitte</td></tr>
<tr><td>Getriebe</td><td colspan="2">4 Gang</td></tr>
<tr><td>Sychronisierung</td><td colspan="2">I–IV</td></tr>
<tr><td>Übersetzungen</td><td colspan="2">I. 3,816, II. 2,072, III. 1,330, IV. 1,000</td></tr>
<tr><td></td><td>Ab Juli 1966 auf Wunsch:
4 Gang-Automatik
Einscheibentrockenkupplung + Fliehkraft-Druckplatte + 4 Gang-Getriebe mit elektrohydraulischer Schaltvorrichtung
Wählhebel am Lenkrad
Schalthebel Wagenmitte</td><td></td></tr>
<tr><td>Antriebs-Übersetzung</td><td colspan="2">3,888 (9 : 35)</td></tr>
<tr><td>Fahrwerk</td><td colspan="2">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie</td></tr>
<tr><td>Vorderradaufhängung</td><td colspan="2">Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator</td></tr>
<tr><td>Hinterradaufhängung</td><td colspan="2">Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern, Panhardstab</td></tr>
<tr><td>Lenkung</td><td colspan="2">Schnecke (ZF-Gemmer, 15,03 : 1), 3,25 Lenkraddrehungen</td></tr>
<tr><td>Fußbremse</td><td colspan="2">Hydraulisch
Scheibenbremsen vorn 268 mm Ø
Trommelbremsen hinten 230 mm Ø
1700 auf Wunsch, 1700 TS serienmäßig: Servohilfe</td></tr>
<tr><td>Allgemeine Daten</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Radstand</td><td colspan="2">2500 mm</td></tr>
<tr><td>Spur vorn/hinten</td><td colspan="2">1320/1320 mm</td></tr>
<tr><td>Gesamtmaße</td><td colspan="2">4415 x 1610 x 1390 mm</td></tr>
<tr><td>Felgen</td><td colspan="2">4 1/2 J x 14</td></tr>
<tr><td>Reifen</td><td colspan="2">6,00 S 14/4 PR</td></tr>
<tr><td>Wendekreis links/rechts</td><td colspan="2">10,8/11,3 Meter</td></tr>
<tr><td>Wagengewicht</td><td>1020 kg</td><td>1040 kg</td></tr>
<tr><td>Zuläss. Gesamtgewicht</td><td>1450 kg</td><td>1450 kg</td></tr>
<tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>80 PS: 150 km/h. 85 PS: 155 km/h</td><td>165 km/h</td></tr>
<tr><td>Beschleunigung 0–100 km/h</td><td>15 sec</td><td>13 sec</td></tr>
<tr><td>Verbrauch/100 km</td><td>11 Liter Super</td><td>13 Liter Super</td></tr>
<tr><td>Kraftstofftank</td><td>55 Liter (im Heck)</td><td>55 Liter (im Heck)</td></tr>
</table>



Glas 1700
Glas 1700 TS
Limousine
4 Türen
1964–1967

Glas 1700, 1700 TS (1964–1967)

Viertüren-Limousine, in Größe und Art mit BMW 1800 vergleichbar. Prototyp Glas 1500 mit 70 PS-Motor vorgestellt im September 1963 (IAA). Karosserie-Entwurf Frua (Turin). Produktionsbeginn des Glas 1700 im September 1964, des Glas 1700 TS mit Zweivergaser-Motor im Juli 1965. BMW beendete die Produktion des 1700 TS im Frühjahr 1964 und des 1700 im Herbst 1967. Hergestellt wurden 13789 Wagen. Die in Südafrika montierten BMW 1800 und 2000 erhielten noch jahrelang die Karosserie des Glas 1700. Preise:

1700 Limousine 4 Türen	DM 8850,–	Ab Sept. 1965: DM 9250,–
1700 TS Limousine 4 Türen		DM 9750,–

Glas 1300 GT (1964–1967)
Glas 1700 GT (1965–1967)
BMW 1600 GT (1967–1968)

Dieses elegant aussehende, leistungsfähige und verhältnismäßig billige Coupé war wohl das bestgelungene Modell unter allen von der Firma Glas herausgebrachten Automobilen. Vorgestellt wurde der Glas 1300 GT im September 1963 (Frankfurter Automobil-Ausstellung). Karosserie-Entwurf und -Herstellung: Frua (Turin). Produktionsbeginn des Glas 1300 GT im März 1964, des Glas 1700 GT im Mai 1965. Bis zum Produktionsauslauf im September 1967 wurden von beiden Modellen zusammen 5378 Wagen gebaut, davon etwa zwei Drittel 1300 GT und ein Drittel 1700 GT. Mitgezählt sind die in nur geringer Stückzahl hergestellten Cabriolets.

Dem Coupé war es als einzigem Modell aus dem Nachlaß der Firma Glas vergönnt, noch ein Jahr lang als BMW 1600 GT weitergebaut zu werden. Außer dem BMW-Gesicht erhielt es Motor, Getriebe und Hinterachse des BMW 1600 TI, beibehalten wurden die Karosserie und Vorderachse. Gebaut wurde der BMW 1600 GT von September 1967 bis August 1968 in einer Auflage von nur mehr 1255 Wagen. Preise:

Glas 1300 GT Coupé 2/2 Sitze	DM 11600,–	Ab Sept. 1965: DM 12450,–
Glas 1300 GT Roadster-Cabriolet	DM 12500,–	Ab Sept. 1965: DM 13350,–
Glas 1700 GT Coupé 2/2 Sitze		DM 13850,–
Glas 1700 GT Roadster-Cabriolet 2 Sitze		DM 14750,–
BMW 1600 GT Coupé 2/2 Sitze		DM 15850,–
		Ausverkaufspreis ab Okt. 1968: DM 10900,–

Glas 1300 GT
Coupé 2/2 Sitze
1964–1965



Glas 1300 GT
Glas 1700 GT
Coupé 2/2 Sitze
1965–1967



Glas 1300 GT
Glas 1700 GT
Roadster-Cabriolet
2 Sitze
1965–1967



BMW 1600 GT
Coupé 2/2 Sitze
1967–1968



	Glas 1300 GT 1964–1967	Glas 1700 GT 1965–1967	BMW 1600 GT 1967–1968
Motor			
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe). Block um 30° rechts seitlich geneigt
Bohrung x Hub	75 x 73 mm	78 x 88 mm	84 x 71 mm
Hubraum	1290 ccm	1682 ccm	1573 ccm
Leistung	75 PS bei 5500 U/min Ab Sept. 1965: 85 PS bei 5800 U/min	100 PS bei 5500 U/min	105 PS bei 6000 U/min
Drehmoment	11 mkg bei 3500 U/min	15 mkg bei 3000 U/min	13,4 mkg bei 4500 U/min
Verdichtung	1 : 9,2–9,3	1 : 9,5–9,7	1 : 9,5
Vergaser	2 Flachstromvergaser Solex 35 RH	2 Flachstromvergaser Solex 40 RH	2 Doppel-Flachstromvergaser Solex 40 PHH
Ventile	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zahnriemen		V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Duplexkette
Kurbelwellenlager	5		5
Kühlung	Pumpe, 7,5 Liter Wasser		Pumpe, 7 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 3 Liter Öl		Druckumlauf, 4 Liter Öl
Batterie	6 V 77 Ah (im Motorraum)		12 V 44 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	Gleichstrom 200 W		Drehstrom 35 A
Anlasser	0,5 PS		1 PS
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle		Antrieb auf Hinterräder Geteilte Kardanwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte		Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	4 Gang oder 5 Gang		4 Gang oder 5 Gang
Synchronisierung	I–IV I–V		I–IV I–V
Übersetzungen	I. 3,816 I. 3,330 II. 2,070 II. 2,145 III. 1,330 III. 1,565 IV. 1,000 IV. 1,213 V. 1,000		I. 3,835 I. 3,368 II. 2,053 II. 2,160 III. 1,345 III. 1,579 IV. 1,000 IV. 1,241 V. 1,000
Antriebs-Übersetzung	1300 GT: 4,125 1700 GT: 3,300		3,64 Auf Wunsch:
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Querstabilisator		Doppel-Querlenker Schraubenfedern Querstabilisator
Hinterradaufhängung	Starrachse, Dreiblatt-Halbfedern Panhardstab		Schräglenker Schraubenfedern
Lenkung	Schnecke (ZF-Gemmer, 15,03 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen		Schnecke (ZF-Gemmer, 16,45 : 1) 3,5 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Scheibenbremsen vorn 268 mm Ø Trommelbremsen hinten 230 mm Ø		Hydraulisch, Servohilfe Scheibenbr. vorn 268 mm Ø Trommelbr. hint. 230 mm Ø
Allgemeine Daten			
Radstand	2320 mm		2320 mm
Spur vorn/hinten	1260/1200 mm		1260/1260 mm
Gesamtmaße	4050 x 1550 x 1280 (Cabriolet 1350) mm		4050 x 1550 x 1280 mm
Felgen	$4^{1}/_{2}$ J x 14	$4^{1}/_{2}$ J x 14	$4^{1}/_{2}$ J x 14
Reifen	6,25 S 14 bzw. (ab Sept. 1965) 155 SR 14	155 HR 14	155 HR 14
Wendekreis links/rechts	9,6/10,4 Meter	9,6/10,4 Meter	10,6/10,7 Meter
Wagengewicht	900, Cabriolet 940 kg	920, Cabriolet 960 kg	970 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1200 kg	1200 kg	1330 kg
Höchstgeschwindigkeit	75 PS: 170 km/h 85 PS: 174 km/h	183 km/h	185 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	12,5 sec	11,5 sec	11 sec
Verbrauch/100 km	10,5 Liter Super	12 Liter Super	12,5 Liter Super
Kraftstofftank	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)	55 Liter (im Heck)

Glas 2600 V8 (1966–1967)
(BMW) Glas 3000 V8 (1967–1968)

Sportliches Viersitzer-Coupé mit V8-Motor, De Dion-Hinterachse und Frua-Karosserie im Maserati-Stil („Glaserati“!). Sehr kurzer Radstand nachteilig für Optik und Fahreigenschaften. Vorgestellt wurde der Prototyp (2,6 Liter 140 PS) im September 1965 (Frankfurter Automobil-Ausstellung). Der damals genannte Sensationspreis von 18000 DM war nicht zu realisieren, aber auch der endgültige Preis erschien bemerkenswert billig, was allerdings, wie dieses Beispiel wieder zeigt, bei Automobilen mit Luxus- und Prestigecharakter wenig bedeutet. Gebaut wurde der Glas 2600 V8 ab August 1966 bis Januar oder Februar 1967.

BMW vergrößerte den Motor, was übrigens schon vorher bereits bei Glas geplant war, auf 3 Liter Hubraum. Man wertete den Glas 3000 V8 dadurch auf, daß auf Motorhaube und Kofferraumdeckel die BMW-Plakette angebracht wurde. Die Produktion dieses Modells lief von September 1967 bis Mai 1968. Insgesamt wurden jedoch nur 706 Exemplare gebaut, etwa 300 Glas 2600 und etwa 400 Glas 3000 V8. Preise:

Glas 2600 V8 Coupé 4 Sitze	DM 19400,–
(BMW) Glas 3000 V8 Coupé 4 Sitze	DM 23850,–



(BMW) Glas 3000 V8
Coupé 4 Sitze
1967–1968

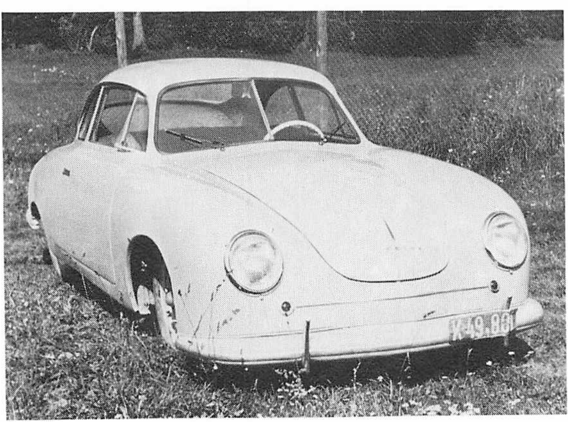
	Glas 2600 V8 1966–1967	(BMW) Glas 3000 V8 1967–1968
Motor		
Zylinderzahl	V8 (90°-V-Form)	V8 (90°-V-Form)
Bohrung x Hub	75 x 73 mm	78 x 78 mm
Hubraum	2580 ccm	2982 ccm
Leistung	150 PS bei 5600 U/min	160 PS bei 5100 U/min
Drehmoment	20,7 mkg bei 4400 U/min	24,0 mkg bei 3900 U/min
Verdichtung	1 : 9,2	1 : 9,2
Vergaser	3 (davon 2 in Registeranordnung) Fallstrom-Doppelvergaser Solex 35 DDIS	
Ventile	V-förmig hängend. Je 1 obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch je 1 Zahnriemen	
Kurbelwellenlager	5	
Kühlung	Pumpe, 15,5 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 6,5 Liter Öl	
Batterie	12 V 55 Ah (im Motorraum)	
Zündung	Batteriezündung	Transistorzündung
Lichtmaschine	Drehstrom 500 W	
Anlasser	1 PS	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Knüppelschaltung Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 3,918, II. 2,133, III. 1,361, IV. 1,000	
Antriebs-Übersetzung	3,364	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator	
Hinterradaufhängung	DeDion-Achse, Dreiblatt-Halbfedern, Panhardstab Niveauausgleich durch Boge-Hydromat-Federbeine	
Lenkung	Schnecke (15,7 : 1), Servohilfe, 3 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch, Servohilfe Scheibenbremsen vorn 272 mm Ø Scheibenbremsen hinten (innen am Differential) 268 mm Ø	
Handbremse	Mechanisch auf Hinterräder (Trommelbremsen mit Scheibenbremsen kombiniert)	
Allgemeine Daten		
Radstand	2500 mm	2500 mm
Spur vorn/hinten	1420/1400 mm	1432/1412 mm
Gesamtmaße	4600 x 1750 x 1380 mm	4600 x 1750 x 1380 mm
Felgen	5 JK x 14	5½ JK x 14
Reifen	175 H 14 oder 175 HR 14	185 H 14 oder 185 HR 14
Wendekreis links/rechts	12,6/11,1 Meter	12,6/11,1 Meter
Wagengewicht	1350 kg	1350 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1800 kg	1800 kg
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h	195 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	11 sec	10 sec
Verbrauch/100 km	15 Liter Super	16 Liter Super
Kraftstofftank	80 Liter (im Heck)	80 Liter (im Heck)

Porsche, VW-Porsche

Professor Dr.-Ing. h. c. Ferdinand Porsche hatte sich in jahrzehntelanger Tätigkeit als Chefkonstrukteur der Firmen Austro-Daimler, Steyr und Daimler-Benz einen berühmten Namen gemacht. 1930 gründete er in Stuttgart einen selbständigen Konstruktions- und Entwicklungsbetrieb, der von Aufträgen der Automobilindustrie lebte. Es kam zu fruchtbarer Zusammenarbeit mit den Firmen Röhr, Auto Union und Daimler-Benz, vor allem aber hat Porsche, gestützt auf frühere Arbeiten für Zündapp und NSU, die noch heute gültige Konzeption und Form des Volkswagen-Käfers geschaffen. Porsche bediente sich dabei hervorragender Mitarbeiter, von denen in erster Linie Karl Rabe, Franz Xaver Reimspiess, Erwin Kommenda und des Professors Sohn Ferry genannt seien. Letzterer war es auch, der 1948 eine sportliche Version des VW auf die Räder stellte, den ersten Wagen, welcher den Markennamen Porsche trug. Das war der Typ 356, der ab 1950 in Stuttgart-Zuffenhausen serienmäßig gebaut und zu einem weltweiten Erfolg wurde. Seit dem Tod des 76jährigen Professors Porsche im Januar 1951 stand die Firma unter der Leitung von Ferry Porsche. Über die Herstellung eigener Automobile hinaus blieb der enge Kontakt zum Volkswagenwerk bestehen. Außerdem liefen und laufen Entwicklungen auf den verschiedensten Gebieten der Automobiltechnik sowohl für eigene Zwecke als auch im Auftrag anderer Firmen. 1972 wurde die Firma in eine Familien-AG. umgewandelt, deren Aufsichtsrat Dr. h. c. Ferdinand Porsche vorsitzt, während die Firmenleitung nunmehr Dr. Ernst Fuhrmann und Dipl.-Kfm. Heinz Branitzki obliegt. Die Entwicklungsabteilung leitet Ing. Helmuth Bott. Beschäftigt sind bei der Porsche AG. etwa 4000 Mitarbeiter.



Porsche 356
Cabriolet
1949



Porsche 356
Coupé
(Leichtmetallkarosserie)
1949



Porsche 356
Coupé
1950–1952



Porsche 356
Coupé
1952–1955

Porsche 356 (1950–1955)

Der Porsche-Betrieb war 1944 nach Gmünd (Kärnten) verlagert worden. Dort entstand nach dem Krieg als sportliche Version des Volkswagens ein Leichtmetall-Roadster, der im Juni 1948 fertig wurde und dessen Motor vor der Hinterachse eingebaut war. Bei der folgenden kleinen Serie des Porsche 356 blieb der Motor aus Platzgründen wieder hinter der Hinterachse. Bis Herbst 1949 entstanden in Gmünd 50 Leichtmetall-Coupés sowie 4 von der Firma Beutler (Schweiz) hergestellte Cabriolets. Im März 1949 erlebte der Porsche 356 auf dem Genfer Salon seine offizielle Vorstellung. Im April 1950 begann bei der Karosseriefabrik Reutter in Stuttgart-Zuffenhausen die Serienherstellung der Coupés und bald auch der Cabriolets in Ganzstahlausführung. Zum 1100 kam im April 1951 der 1300. Schon ab Herbst 1951 gab es dann in kleiner Zahl auch die ersten 1500. Zum vollen Einsatz kamen der 1500 („Dame“) und der 1500 Super im Oktober 1952. Zum gleichen Zeitpunkt erhielten alle Wagen Stoßstangen-Hörner und ein Zweispeichen-Lenkrad, während bereits zur Jahresmitte 1952 die ungeteilte durchgehende Frontscheibe in die Serie eingegangen war. Im Frühjahr 1953 kam der 1300 Super hinzu, dessen Motor vom 1500, nicht etwa vom normalen 1300 abgeleitet war. 1500 und 1500 Super gab es ab September 1954 auch als Speedster, ebenfalls mit Reutter-Karosserie. Ferner wurden 15 Roadster „America“ hergestellt. Die Gesamtzahl aller Wagen von April 1950 bis August 1955 betrug 7627. Preise:

„1100“ Coupé	ab Mai 1950	DM 10200,–	ab Okt. 1952	DM 11400,–
„1100“ Cabriolet	ab Mai 1950	DM 12200,–	ab Okt. 1952	DM 13400,–
„1300“ Coupé	ab April 1951	DM 10200,–	ab Okt. 1952	DM 11400,–
„1300“ Cabriolet	ab April 1951	DM 12200,–	ab Okt. 1952	DM 13400,–
„1300 Super“ Coupé			ab Frühjahr 1953	DM 13500,–
„1300 Super“ Cabriolet			ab Frühjahr 1953	DM 15500,–
„1500“ Coupé			ab Okt. 1952	DM 12700,–
„1500“ Cabriolet			ab Okt. 1952	DM 14700,–
„1500“ Speedster			ab Sept. 1954	DM 12200,–
„1500 Super“ Coupé			ab Okt. 1952	DM 13800,–
„1500 Super“ Cabriolet			ab Okt. 1952	DM 15800,–
„1500 Super“ Speedster			ab Sept. 1954	DM 13300,–

	Porsche 356 / 1100 1950–1954	Porsche 356 / 1300 1951–1954	Porsche 356 / 1300 A 1954–1955
Motor			
Zylinderzahl	4 (Boxer) Leichtmetallblock	4 (Boxer) Leichtmetallblock	4 (Boxer) Leichtmetallblock
Bohrung x Hub	73,5 x 64 mm	80 x 64 mm	74,5 x 74 mm
Hubraum	1086 ccm	1286 ccm	1290 ccm
Leistung	40 PS bei 4000 U/min	44 PS bei 4200 U/min	44 PS bei 4200 U/min
Drehmoment	7,3 mkg bei 3300 U/min	8,3 mkg bei 2500 U/min	8,25 mkg bei 2800 U/min
Verdichtung	1:7	1:6,5	1:6,5
Vergaser	2 Fallstromvergaser Solex 32 PBI	2 Fallstromvergaser Solex 32 PBI	2 Fallstromvergaser Solex 32 PBIC
Ventile	V-förmig hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	V-förmig hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	V-förmig hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder
Kurbelwelle	4 Gleitlager	4 Gleitlager	4 Gleitlager
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Schmierung	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 4,5 Liter Öl
Batterie	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)
Lichtmaschine	130 W	130 W	160 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	Bis Okt. 1952: 4 Gang Ab Okt. 1952: 4 Gang	Bis Okt. 1952: 4 Gang Ab Okt. 1952: 4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Bis Okt. 1952: Ohne Ab Okt. 1952: I–IV	Bis Okt. 1952: Ohne Ab Okt. 1952: I–IV	I–IV
Übersetzungen	Bis Okt. 1952: I. 3,60 / II. 2,07 / III. 1,25 / IV. 0,80 Ab Okt. 1952: I. 3,18 / II. 1,76 / III. 1,13 / IV. 0,815	Bis Okt. 1952: I. 3,60 / II. 2,07 / III. 1,25 / IV. 0,80 Ab Okt. 1952: I. 3,18 / II. 1,76 / III. 1,13 / IV. 0,815	I. 3,18 II. 1,76 III. 1,13 IV. 0,815
Antriebs-Übersetzung	Bis Okt. 1952: 4,43 Ab Okt. 1952: 4,375	Bis Okt. 1952: 4,43 Ab Okt. 1952: 4,375	4,375
Fahrwerk	Stahlblech-Kastenrahmen Ganzstahlkarosserie	Stahlblech-Kastenrahmen Ganzstahlkarosserie	Stahlblech-Kastenrahmen Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe	Kurbellenker oben und unten 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe	Kurbellenker oben und unten 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe Ab Nov. 1954 Stabilisator
Hinterradaufhängung	Pendelachse Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab	Pendelachse Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab	Pendelachse Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab
Lenkung	Spindel (14,15:1) 2,4 Lenkraddrehungen	Spindel (14,15:1) 2,4 Lenkraddrehungen	Spindel (14,15:1) 2,4 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommelbr. v. u. h. (230 ∅) Bremsfläche 540 cm^2 Ab Oktober 1952: Alu-Trommelbr. v. u. h. (280 ∅) Bremsfläche 788 cm^2	Hydraulisch Trommelbr. v. u. h. (230 ∅) Bremsfläche 540 cm^2 Ab Oktober 1952: Alu-Trommelbr. v. u. h. (280 ∅) Bremsfläche 788 cm^2	Hydraulisch Alu-Trommelbr. v. u. h. (280 ∅) Bremsfläche 788 cm^2
Allgemeine Daten			
Radstand	2100 mm	2100 mm	2100 mm
Spur	1290/1250 mm	1290/1250 mm	1290/1250 mm
Gesamtmaße	3870 x 1660 x 1300 mm Ab Oktober 1952: 3950 x 1660 x 1300 mm	3870 x 1660 x 1300 mm Ab Oktober 1952: 3950 x 1660 x 1300 mm	3950 x 1660 x 1300 mm
Felgen	3,25 D x 16	3,25 D x 16	3,25 D x 16
Reifen	5,00-16	5,00-16	5,00-16
Wendekreis links/rechts	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter
Wagengewicht	Coupé 780 kg Cabriolet 800 kg	Coupé 780 kg Cabriolet 800 kg	Coupé 780 kg Cabriolet 800 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1100 kg	1100 kg	1100 kg
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	145 km/h	145 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	24 sec	22 sec	22 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter Super	10 Liter Super	10 Liter Super
Kraftstofftank	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)

Porsche 356 / 1300 Super 1953–1955	Porsche 356 / 1500 1951–1952	Porsche 356 / 1500 1952–1955	Porsche 356 / 1500 Super 1952–1955
4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)
Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock
74,5 x 74 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm
1290 ccm	1488 ccm	1488 ccm	1488 ccm
60 PS bei 5500 U/min	60 PS bei 4800 U/min	55 PS bei 4400 U/min	70 PS bei 5000 U/min
8,8 mkg bei 3600 U/min	10,2 mkg bei 3250 U/min	10,5 mkg bei 2500 U/min	10,4 mkg bei 3500 U/min
1:8,2	1:7	1:6,5	1:8,2
2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser
Solex 40 PBIC	Solex 32 PBI	Solex 32 PBI	Solex 40 PBIC
V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
Hirth, mehrteilig	Hirth, mehrteilig	4 Gleitlager	Hirth, mehrteilig
4 Rollenlager	4 Rollenlager		4 Rollenlager
Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl	Druckumlauf, 3,5 Liter Öl
Ab Nov. 1954: 4,5 Liter Öl		Ab Nov. 1954: 4,5 Liter Öl	Ab Nov. 1954: 4,5 Liter Öl
6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)
160 W	160 W	160 W	160 W
Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	Ohne	I–IV	I–IV
I. 3,18	I. 3,60	I. 3,18	I. 3,18
II. 1,76	II. 2,07	II. 1,76	II. 1,76
III. 1,13 oder auch 1,227	III. 1,25	III. 1,13 oder auch 1,227	III. 1,13 oder auch 1,227
IV. 0,815 oder auch 0,885	IV. 0,80	IV. 0,815 oder auch 0,885	IV. 0,815 oder auch 0,885
4,375	4,430	4,375	4,375
Stahlblech-Kastenrahmen	Stahlblech-Kastenrahmen	Stahlblech-Kastenrahmen	Stahlblech-Kastenrahmen
Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie
Kurbellenker oben und unten	Kurbellenker oben und unten	Kurbellenker oben und unten	Kurbellenker oben und unten
2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe	2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe	2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe	2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe
Ab Nov. 1954: Stabilisator		Ab Nov. 1954: Stabilisator	Ab Nov. 1954: Stabilisator
Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse
Längslenker, beiderseits quer	Längslenker, beiderseits quer	Längslenker, beiderseits quer	Längslenker, beiderseits quer
1 runder Federstab	1 runder Federstab	1 runder Federstab	1 runder Federstab
Spindel (14,15:1)	Spindel (14,15:1)	Spindel (14,15:1)	Spindel (14,15:1)
2,4 Lenkraddrehungen	2,4 Lenkraddrehungen	2,4 Lenkraddrehungen	2,4 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Alu-Trommelbr. v. u. h. (280 ∅)	Trommelbr. v. u. h. (230 ∅)	Alu-Trommelbr. v. u. h. (280 ∅)	Alu-Trommelbr. v. u. h. (280 ∅)
Bremsfläche 788 cm²	Bremsfläche 540 cm²	Bremsfläche 788 cm²	Bremsfläche 788 cm²
2100 mm	2100 mm	2100 mm	2100 mm
1290/1250 mm	1290/1250 mm	1290/1250 mm	1290/1250 mm
3950 x 1660 x 1300 mm	3870 x 1660 x 1300 mm	3950 x 1660 x 1300 mm	3950 x 1660 x 1300 mm
3,25 D x 16	3,25 D x 16	3,25 D x 16	3,25 D x 16
5,00-16 Sport	5,00-16	5,00-16 Sport	5,00-16 Sport
10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter
Coupé 820 kg	Coupé 800 kg	Coupé 820 kg	Coupé 820 kg
Cabriolet 840 kg	Cabriolet 820 kg	Cabriolet 840 kg	Cabriolet 840 kg
		Speedster 770 kg	Speedster 770 kg
1200 kg	1100 kg	1200, Speedster 1050 kg	1200, Speedster 1050 kg
160 km/h	168 km/h	160 km/h	175 km/h
17 sec	16 sec	17 sec	14 sec
11 Liter Super	11 Liter Super	10 Liter Super	11 Liter Super
50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)

Porsche 356 A (1955–1959)

Das technisch und karosseriemäßig in vieler Beziehung weiterentwickelte Modell besaß als 1600 („Dame") bzw. als 1600 Super den auf 1,6 Liter vergrößerten Motor. Daneben wurden bis August 1957 auch noch einige hundert Wagen der Typen 1300 und 1300 Super weitergebaut. An die Stelle des Speedster trat ab August 1958 das Modell Convertible D (D = Karosserie Drauz). Die Produktion des Typs 356 A betrug ab September 1955 bis August 1959 insgesamt 21 045 Wagen. Preise:

„1300" Coupé	Sept. 1955 bis Aug. 1957	DM 11 400,–
„1300" Cabriolet	Sept. 1955 bis Aug. 1957	DM 12 600,–
„1300 Super" Coupé	Sept. 1955 bis Aug. 1957	DM 13 500,–
„1300 Super" Cabriolet	Sept. 1955 bis Aug. 1957	DM 14 700,–
„1600" Speedster	Sept. 1955 bis Aug. 1958	DM 11 900,–
„1600" Convertible D	Aug. 1958 bis Aug. 1959	DM 12 650,–
„1600" Coupé	Sept. 1955 bis Aug. 1959	DM 12 700,–
„1600" Cabriolet	Sept. 1955 bis Aug. 1959	DM 13 900,–
„1600" Hardtop/Cabriolet	Sept. 1957 bis Aug. 1959	DM 14 960,–
„1600 Super" Speedster	Sept. 1955 bis Aug. 1958	DM 13 000,–
„1600 Super" Convertible D	Aug. 1958 bis Aug. 1959	DM 13 750,–
„1600 Super" Coupé	Sept. 1955 bis Aug. 1959	DM 13 800,–
„1600 Super" Cabriolet	Sept. 1955 bis Aug. 1959	DM 15 000,–
„1600 Super" Hardtop/Cabriolet	Sept. 1957 bis Aug. 1959	DM 15 750,–

Als Besonderheit gab es den Typ 356 A auch mit dem vom Porsche RS Spyder übernommenen Viernockenwellenmotor als „Carrera" in verschiedenen Versionen. In der oben für den Typ 356 A genannten Produktionszahl waren etwa 700 Carrera enthalten. Preise:

„1500 GS Carrera"		
Speedster	Sept. 1955 bis April 1957	DM 17 700,–
Coupé	Sept. 1955 bis April 1957	DM 18 500,–
Cabriolet	Sept. 1955 bis April 1957	DM 19 700,–
„1500 GS Carrera de Luxe"		
Speedster	Mai 1957 bis Aug. 1958	DM 17 700,–
Coupé	Mai 1957 bis Aug. 1958	DM 18 500,–
Cabriolet	Mai 1957 bis Aug. 1958	DM 19 700,–
Hardtop/Cabriolet	Sept. 1957 bis Aug. 1958	DM 20 490,–
„1500 GS Carrera Gran Turismo"		
Speedster	Mai 1957 bis Aug. 1958	DM 17 700,–
Coupé	Mai 1957 bis Aug. 1958	DM 18 500,–
„1600 GS Carrera de Luxe"		
Coupé	Sept. 1958 bis Aug. 1959	DM 18 500,–
Cabriolet	Sept. 1958 bis Aug. 1959	DM 19 700,–
Hardtop/Cabriolet	Sept. 1958 bis Aug. 1959	DM 20 490,–
„1600 GS Carrera Gran Turismo"		
Coupé	April 1959 bis Aug. 1959	DM 18 500,–

Porsche 356 B (1959–1963)

Wiederum technische und karosseriemäßige Verbesserungen. Gebaut wurden ab September 1959 (Super 90 ab März 1960) bis Juli 1963 (Roadster nur bis Sommer 1961) insgesamt 30 963 Wagen.

Preise:	bis Juli 60	ab Juli 60	Sept. 61	Juni 62
„1600“				
Roadster	DM 12650,–	13200,–	—	—
Coupé	DM 12700,–	13300,–	13850,–	14300,–
Hardtop (festes Dach)	DM —	13300,–	13850,–	—
Cabriolet	DM 13900,–	14500,–	14950,–	15400,–
Hardtop/Cabriolet	DM 14390,–	15290,–	15820,–	16200,–
„1600 Super 75“				
Roadster	DM 13450,–	14000,–	—	—
Coupé	DM 13500,–	14100,–	14650,–	14950,–
Hardtop (festes Dach)	DM —	14100,–	14650,–	—
Cabriolet	DM 14700,–	15300,–	15750,–	16050,–
Hardtop/Cabriolet	DM 15190,–	16090,–	16620,–	16950,–
„1600 Super 90“				
Roadster	DM 14450,–	15200,–	—	—
Coupé	DM 14500,–	15300,–	15850,–	16450,–
Hardtop (festes Dach)	DM —	15300,–	15850,–	—
Cabriolet	DM 15700,–	16500,–	16950,–	17550,–
Hardtop/Cabriolet	DM 16190,–	17290,–	17820,–	18450,–

Porsche 356 B / 1600 GS Carrera GT (1960–1961): Hauptsächlich für Sport bestimmt. Erleichterte Coupé-Karosserie mit Fahrwerk des Porsche 356 B / 1600 Super 90, Motor wie Carrera GT 1959. Gebaut wurden 1960/61 etwa 40 Wagen. Preis: Coupé DM 21500,–.

Porsche 356 B / 1600 GS Carrera GTL (1960): Hauptsächlich für Sport bestimmt. Abarth-Karosserie. Daten wie Carrera GT, jedoch: Leistung 115 PS bei 6500 U/min (auch 128 PS bei 6700 U/min mit Sport-Auspuff oder 135 PS bei 7400 U/min mit Sebring-Sport-Auspuff). 2 Doppel-Fallstromvergaser Weber 40 DCM 2. Gesamtmaße 3880×1550×1200 mm. Wagengewicht 860 kg. Höchstgeschwindigkeit 210 bis 220 km/h. Beschleunigung 0–100 km/h in 10 sec. Gebaut wurden 1960 etwa 20 Wagen. Preis: Coupé DM 25000,–.

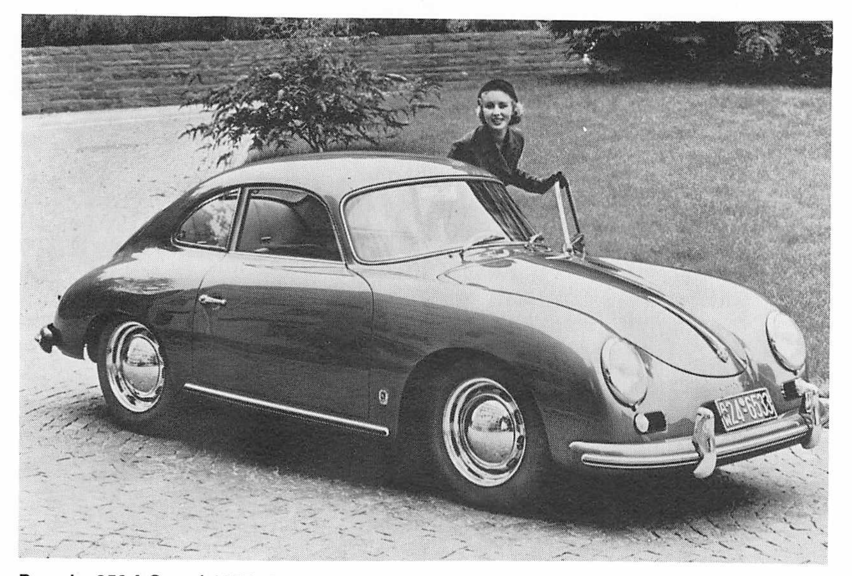
Porsche 356 B / 2000 GS Carrera 2 (1961–1963): Neuer 2 Liter-Viernockenwellen-Motor. Normale Karosserie-Ausstattung. Gebaut wurden ab September 1961 bis März 1963 insgesamt 310 Wagen. Preise:

Coupé	DM 23700,–
Cabriolet	DM 24850,–
Hardtop/Cabriolet	DM 25750,–

Porsche 356 C (1963–1965)

Wiederum technische und karosseriemäßige Weiterentwicklung. Alle Wagen mit Vierrad-Scheibenbremsen. Gebaut wurden ab Juli 1963 bis März 1965 insgesamt 16668 Porsche 356 C, davon 126 Wagen mit 2 Liter Carrera-Motor.

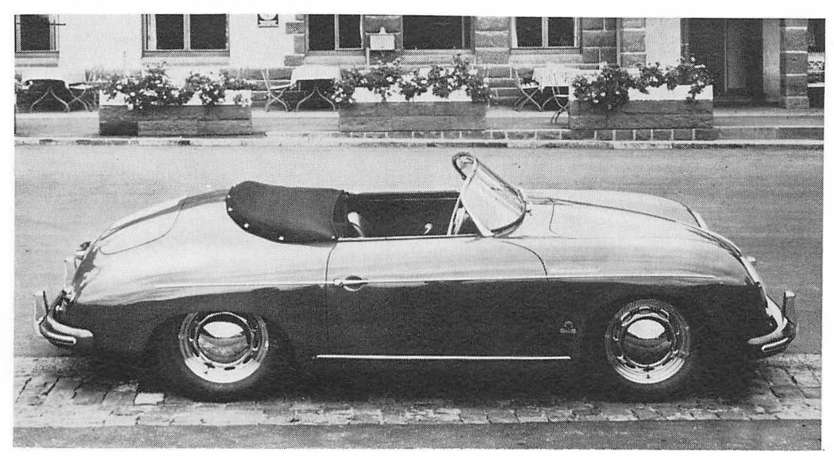
Preise:	1600 C	1600 SC	Carrera 2
Coupé	DM 14950,–	DM 16450,–	DM 23700,–
Cabriolet	DM 15950,–	DM 17450,–	DM 24700,–
Hardtop/Cabriolet	DM 16900,–	DM 18400,–	DM 25650,–



Porsche 356 A Coupé 1955–1959



Porsche 356 A Cabriolet 1955–1957



Porsche 356 bzw. 356 A Speedster 1954–1958

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwelle

Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße

Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht

Zuläss. Gesamtgewicht

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Porsche 356 A 1300 1955–1957	Porsche 356 A 1300 Super 1955–1957	Porsche 356 A 1600 1955–1959	Porsche 356 A 1600 Super 1955–1959
4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)
Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock
74,5 x 74 mm	74,5 x 74 mm	82,5 x 74 mm	82,5 x 74 mm
1290 ccm	1290 ccm	1582 ccm	1582 ccm
44 PS bei 4200 U/min	60 PS bei 5500 U/min	60 PS bei 4500 U/min	75 PS bei 5000 U/min
8,25 mkg bei 2800 U/min	9,0 mkg bei 3600 U/min	11,2 mkg bei 2800 U/min	11,9 mkg bei 3700 U/min
1:6,5	1:8,2	1:7,5	1:8,5
2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser	2 Fallstromvergaser
Solex 32 PBIC	Solex 40 PBIC oder Solex 32 PBIC	Solex 32 PBIC Ab September 1957: 2 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX	Solex 40 PICB Ab September 1957: 2 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX
V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
Geschmiedet	Hirth, mehrteilig	Geschmiedet	Hirth, mehrteilig
4 Gleitlager	4 Rollenlager	4 Gleitlager	4 Rollenlager Ab Sept. 1957: Geschmiedet 4 Gleitlager
Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Druckumlauf, 4,5 Liter Öl	Druckumlauf, 4,5 Liter Öl	Druckumlauf, 4,5 Liter Öl	Druckumlauf, 4,5 Liter Öl
6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)
160 W	160 W	160 W	160 W

Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang
I–IV
I. 3,18 (auch 3,09 oder 2,54)
II. 1,76 (auch 1,94 oder 1,63)
III. 1,13 (auch 1,23 oder 1,04)
IV. 0,815 (auch 0,885 oder 0,96)
4,42 (auch 4,38 oder 4,857 oder 5,167)

Stahlblech-Kastenrahmen. Ganzstahlkarosserie
Kurbellenker oben und unten. 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe. Stabilisator
Pendelachse. Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab
Bis August 1957: Spindel (14,15:1), 2,4 Lenkraddrehungen
Ab September 1957: Schnecke (16:1), 2,6 Lenkraddrehungen
Hydraulisch, Alu-Trommelbremsen vorn und hinten (280 mm ∅), Bremsfläche 788 cm²

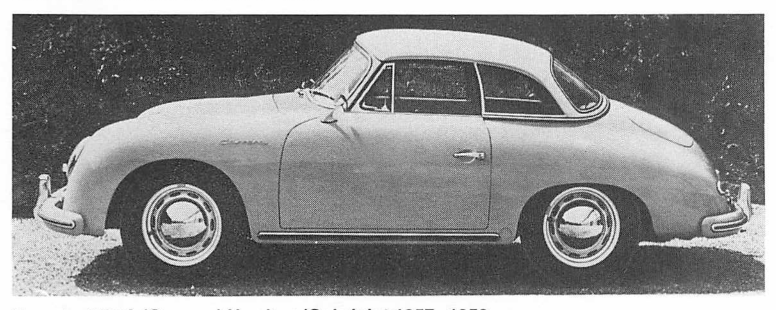
Porsche 356 A 1300 / 1300 Super	Porsche 356 A 1600 / 1600 Super
2100 mm	2100 mm
1306/1272 mm	1306/1272 mm
Coupé und Cabriolet 3950 x 1670 x 1310 mm	Coupé und Cabriolet: 3950 x 1670 x 1310 mm Speedster: 3950 x 1670 x 1220 mm Hardtop und Convertible: 3950 x 1670 x 1290 mm
4½ J x 15	4½ J x 15
5,60 oder 5,90-15 Sport	5,60 oder 5,90-15 Sport
10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter
Coupé: 860 kg Cabriolet: 880 kg	Coupé: 860 bzw. (ab Sept. 1958) 885 kg Cabriolet: 880 bzw. (ab Sept. 1958) 905 kg Speedster: 815 kg Convertible: 855 kg
1200 kg	1200 bzw. (ab Sept. 1958) 1250 kg Speedster: 1100 kg

1300	1300 Super	1600	1600 Super
145 km/h	160 km/h	160 km/h	175 km/h
22 sec	17 sec	16 sec	15 sec
10 Liter Super	11 Liter Super	10 Liter Super	11 Liter Super
50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)





Porsche 356 A Cabriolet 1957–1959



Porsche 356 A (Carrera) Hardtop/Cabriolet 1957–1959



Porsche 356 A Convertible D (Karosserie Drauz) 1958–1959



Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwelle
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine
Zündung

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung

Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtlänge
Gesamtbreite
Gesamthöhe
Gesamthöhe (Speedster)
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht Speedster
Coupé
Cabriolet
Zuläss. Gesamtgewicht
Speedster
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Porsche 356 A 1500 GS Carrera 1955–1957	Porsche 356 A 1500 GS Carrera de Luxe 1957–1958	Porsche 356 A 1500 GS Carrera Gran Turismo 1957–1958	Porsche 356 A 1600 GS Carrera de Luxe 1958–1959	Porsche 356 A 1600 GS Carrera Gran Turismo 1959
4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)
Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock
85 x 66 mm	85 x 66 mm	85 x 66 mm	87,5 x 66 mm	87,5 x 66 mm
1498 ccm	1498 ccm	1498 ccm	1588 ccm	1588 ccm
100 PS bei 6200 U/min	100 PS bei 6200 U/min	110 PS bei 6400 U/min	105 PS bei 6500 U/min	115 PS bei 6500 U/min
12,1 mkg bei 5200 U/min	12,1 mkg bei 5200 U/min	12,6 mkg bei 5200 U/min	12,3 mkg bei 5000 U/min	12,8 mkg bei 5500 U/min
1:9	1:9	1:9	1:9,5	1:9,8
2 Doppel-Fallstromvergaser			2 Doppel-Fallstromvergaser	
Solex 40 PJJ			Solex 40 PJJ	
V-förmig hängend			V-förmig hängend	
2 x 2 obenliegende Nockenwellen			2 x 2 obenliegende Nockenwellen	
Antrieb über Königswellen			Antrieb über Königswellen	
Hirth, mehrteilig. 4 Rollenlager			Geschmiedet. 4 Gleitlager	
Gebläse (Luft)			Gebläse (Luft)	
Trockensumpf, 8 Liter Öl			Trockensumpf, 8 Liter Öl	
6 V 84 Ah (vorn im Wagen)			6 V 84 Ah oder 12 V 50 Ah (vorn im Wagen)	
160 W			160 W	
Doppelzündung (2 Zündspulen, 2 Verteiler, je Zylinder 2 Kerzen)			Doppelzündung (2 Zündspulen, 2 Verteiler, je Zylinder 2 Kerzen)	
Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse				
Einscheibentrockenkupplung				
Schaltstock Wagenmitte				
4 Gang				
I–IV				
I. 3,09 (auch 3,18 oder 2,54)				
II. 1,76 (auch 1,94 oder 1,63)				
III. 1,23 (auch 1,13 oder 1,04)				
IV. 0,96 (auch 0,815 oder 0,885)				
4,428 (auch 4,38 oder 4,857 oder 5,167)				
Stahlblech-Kastenrahmen. Ganzstahlkarosserie				
Kurbellenker oben und unten. 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe. Stabilisator				
Pendelachse. Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab				
Spindel (14,15:1)	Schnecke (16:1)	Schnecke (16:1)	Schnecke (16:1)	Schnecke (16:1)
2,4 Lenkraddrehungen	2,6 Lenkraddrehungen	2,6 Lenkraddrehungen	2,6 Lenkraddrehungen	2,6 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-∅ 280 mm	Trommel-∅ 280 mm	Trommel-∅ 280 mm	Trommel-∅280 mm	Trommel-∅ 280 mm
Bremsfläche 788 cm^2	Bremsfläche 788 cm^2	Bremsfläche 960 cm^2	Bremsfläche 788 cm^2	Bremsfläche 960 cm^2
2100 mm	2100 mm	2100 mm	2100 mm	2100 mm
1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm
3950 mm	3950 mm	3950 mm	3950 mm	3950 mm
1670 mm	1670 mm	1670 mm	1670 mm	1670 mm
1310 mm	1310 mm	1310 mm	1310 mm	1310 mm
1220 mm	1220 mm	1220 mm	–	–
$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15	$4^1/_2$ J x 15
5,90-15 Supersport	5,90-15 Supersport	5,90-15 Supersport	5,90-15 Supersport	5,90-15 Supersport
10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter
835 kg	885 kg	835 kg	–	–
880 kg	930 kg	880 kg	930 kg	880 kg
900 kg	950 kg	–	950 kg	–
1200 kg	1200 kg	1200 kg	1250 kg	1250 kg
1100 kg	1100 kg	1100 kg	–	–
200 km/h	200 km/h	200 km/h	200 km/h	200 km/h
12 sec	12 sec	12 sec	11 sec	11 sec
13 Liter Super	13 Liter Super	13 Liter Super	13 Liter Super	13 Liter Super
50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)

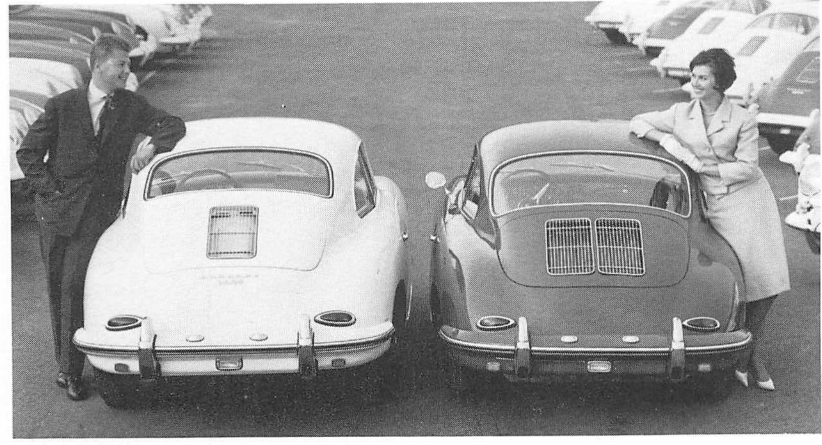


Porsche 356 B
Coupé
1959–1961

Porsche 356 B
Roadster
(Karosserie
Drauz)
1959–1961







Heller Wagen: Porsche 356 B Coupé 1959–1961
Dunkler Wagen: Porsche 356 B Coupé 1961–1963

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwelle
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine
Zündung

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

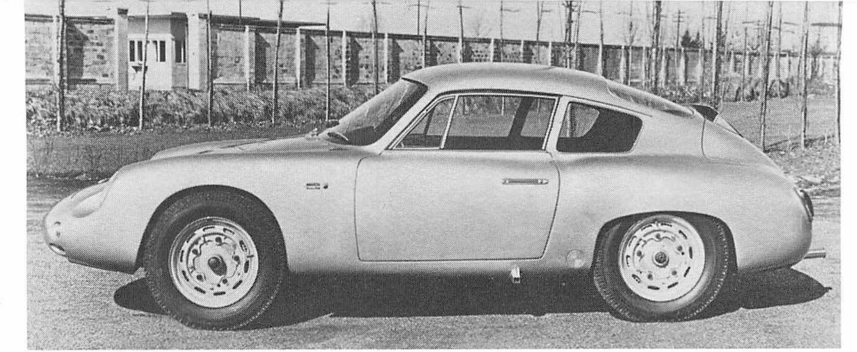
Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung

Lenkung
Fußbremse

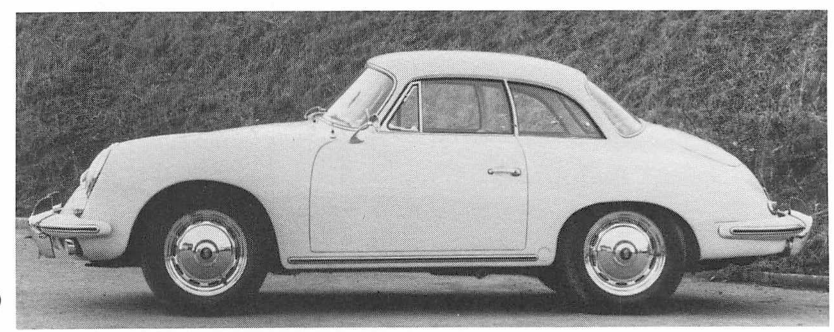
Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtlänge
Gesamtbreite
Gesamthöhe
Gesamthöhe (Hardtop)
Gesamthöhe (Roadster)
Felgen
Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Bis August 1961:
Roadster
Coupé
Cabriolet
Ab Sept. 1961:
Coupé
Cabriolet
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Porsche 356 B 1600 1959–1963	Porsche 356 B 1600 Super 75 1959–1963	Porsche 356 B 1600 Super 90 1960–1963	Porsche 356 B 1600 GS Carrera GT 1960–1961	Porsche 356 B 2000 GS Carrera 2 1961–1963
4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)	4 (Boxer)
Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock
82,5 x 74 mm	82,5 x 74 mm	82,5 x 74 mm	87,5 x 66 mm	92 x 74 mm
1582 ccm	1582 ccm	1582 ccm	1588 ccm	1966 ccm
60 PS b. 4500 U/min	75 PS b. 5000 U/min	90 PS b. 5500 U/min	115 PS b. 6500 U/min	130 PS b. 6200 U/min
11,2 mkg b. 2800 U/min	11,9 mkg b. 3700 U/min	12,3 mkg b. 4300 U/min	12,8 mkg b. 5500 U/min	16,5 mkg b. 4600 U/min
1:7,5	1:8,5	1:9	1:9,8	1:9,5
2 Doppel-Fallstromvergaser			2 Doppel-Fallstromvergaser	
Zenith 32 NDIX			Solex 40 PJJ	
V-förmig hängend. Stoßstangen und Kipphebel			V-förmig hängend	
Zentrale Nockenwelle			2 x 2 obenliegende Nockenwellen	
Antrieb durch Stirnräder			Antrieb über Königswellen	
Geschmiedet. 4 Gleitlager			Geschmiedet. 4 Gleitlager	
Gebläse (Luft)			Gebläse (Luft)	
Druckumlauf, 4,5 Liter Öl			Trockensumpf, 8 Liter Öl	
6 V 84 Ah (vorn im Wagen)			12 V 50 Ah (vorn im Wagen)	
200 W			200/300 W	
			Doppelzündung (2 Zündspulen, 2 Verteiler, je Zylinder 2 Kerzen)	
Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse				
Einscheibentrockenkupplung				
Schaltstock Wagenmitte				
4 Gang				
I–IV				
I. 3,09	I. 3,09	I. 3,09	I. 3,09	I. 3,09
II. 1,765	II. 1,765	II. 1,765	II. 1,765	II. 1,765
III. 1,13	III. 1,13	III. 1,13	III. 1,13	III. 1,13 (auch 1,23)
IV. 0,815 (auch 0,852)	IV. 0,815 (auch 0,852)	IV. 0,852 (auch 0,815)	IV. 0,852 (auch 0,815)	IV. 0,852 (auch 0,885)
4,428	4,428	4,428	4,428	4,428
Stahlblech-Kastenrahmen. Ganzstahlkarosserie				
Kurbellenker oben und unten. 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe. Stabilisator				
Pendelachse. Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab				
Super 90, Carrera GT und Carrera 2: zusätzliche Ausgleichs-Blattfeder quer				
Schnecke (16:1), 2,6 Lenkraddrehungen				
Hydraulisch. Trommel-Ø 280 mm. Bremsfläche 788 cm²				
Carrera 2 ab April 1962: Porsche-Scheibenbremsen vorn und hinten				
2100 mm	2100 mm	2100 mm	2100 mm	2100 mm
1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm
4010 mm	4010 mm	4010 mm	4010 mm	4010 mm
1670 mm	1670 mm	1670 mm	1670 mm	1670 mm
1330 mm	1330 mm	1330 mm	1330 mm	1330 mm
1315 mm	1315 mm	1315 mm	–	1315 mm
1310 mm	1310 mm	1310 mm	–	–
4½ J x 15	4½ J x 15	4½ J x 15	4½ J x 15	4½ J x 15
5,60-15 Sport	5,60-15 Sport	5,90-15 Supersport	5,90-15 Supersport	165 R 15
oder 165 R 15	oder 165 R 15	oder 165 R 15	oder 165 R 15	
10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter
875 kg	875 kg	890 kg	–	–
905 kg	905 kg	920 kg	900 kg	–
925 kg	925 kg	940 kg	–	–
935 kg	935 kg	950 kg	–	1020 kg
955 kg	955 kg	970 kg	–	1040 kg
1250 kg	1250 kg	1250 kg	1250 kg	1360 kg
160 km/h	175 km/h	180 km/h	200 km/h	200 km/h
16 sec	15 sec	14 sec	11 sec	9 sec
10 Liter Super	11 Liter Super	12 Liter Super	13 Liter Super	14 Liter Super
50 Liter	50 Liter	50 Liter	50 Liter	50 Liter
(vorn im Wagen)	(vorn im Wagen)	(vorn im Wagen)	(vorn im Wagen)	(vorn im Wagen)



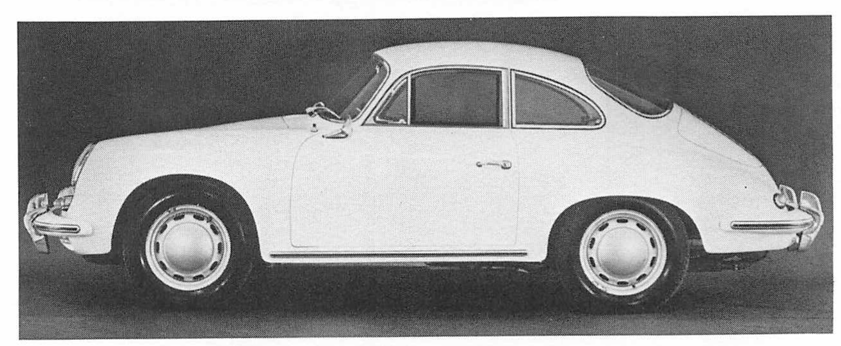
Porsche 356 B
1600 GS Carrera GTL
(Karosserie Abarth)
1960



Porsche 356 B
Hardtop-Coupé
(Karosserie Karmann)
1960–1962

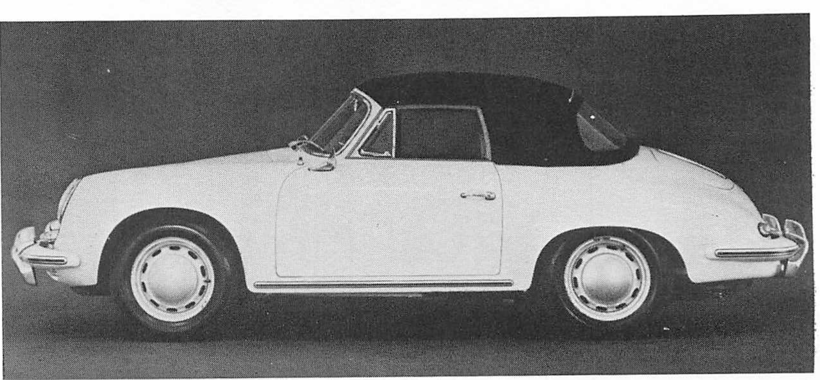
Porsche 356 B
Hardtop/Cabriolet
1959–1963





Porsche 356 C
Coupé
1963–1965

Porsche 356 C
Cabriolet
1963–1965



	Porsche 356 C 1600 C 1963–1965	Porsche 356 C 1600 SC 1963–1965	Porsche 356 C 2000 GS Carrera 2 1963–1964
Motor			
Zylinderzahl	4 (Boxer) Leichtmetallblock	4 (Boxer) Leichtmetallblock	4 (Boxer) Leichtmetallblock
Bohrung x Hub	82,5 x 74 mm	82,5 x 74 mm	92 x 74 mm
Hubraum	1582 ccm	1582 ccm	1966 ccm
Leistung	75 PS bei 5200 U/min	95 PS bei 5800 U/min	130 PS bei 6200 U/min
Drehmoment	12,5 mkg bei 3600 U/min	12,6 mkg bei 4200 U/min	16,5 mkg bei 4600 U/min
Verdichtung	1:8,5	1:9,5	1:9,5
Vergaser	2 Doppel-Fallstromvergaser Zenith 32 NDIX	2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PJJ	2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PJJ
Ventile	V-förmig hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder		V-förmig hängend 2 x 2 obenlieg. Nockenwellen Antrieb über Königswellen
Kurbelwelle	Geschmiedet. 4 Gleitlager		Geschmiedet. 4 Gleitlager
Kühlung	Gebläse (Luft)		Gebläse (Luft)
Schmierung	Druckumlauf, 4,5 Liter Öl		Trockensumpf, 8 Liter Öl
Batterie	6 V 84 Ah (vorn im Wagen)		12 V 50 Ah (vorn im Wagen)
Lichtmaschine	200 W		200/300 W
Zündung			Doppelzündung
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	I. 3,091 II. 1,765 III. 1,13 IV. 0,815	I. 3,091 II. 1,765 III. 1,13 IV. 0,852	I. 3,091 II. 1,765 III. 1,13 oder 1,227 IV. 0,852 oder 0,885
Antriebs-Übersetzung	4,428	4,428	4,428
Fahrwerk	Stahlblech-Kastenrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Kurbellenker oben und unten. 2 quer durchgehende Vierkant-Federstäbe. Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse. Längslenker, beiderseits quer 1 runder Federstab		
Lenkung	Schnecke (16:1), 2,6 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Scheiben-Ø vorn 226, hinten 244 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2100 mm	2100 mm	2100 mm
Spur vorn/hinten	1306/1272 mm	1306/1272 mm	1306/1272 mm
Gesamtmaße	4010 x 1670 x 1315 mm	4010 x 1670 x 1315 mm	4010 x 1670 x 1315 mm
Felgen	4¹/₂ J x 15	4¹/₂ J x 15	4¹/₂ J x 15
Reifen	5,60-15 Sport	165 R 15	165 R 15
Wendekreis links/rechts	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter	10,8/10,3 Meter
Wagengewicht	Coupé935 kg Cabriolet 955 kg	Coupé 935 kg Cabriolet 955 kg	Coupé 1020 kg Cabriolet 1040 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1250 kg	1250 kg	1360 kg
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	185 km/h	200 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	14 sec	12 sec	9 sec
Verbrauch/100 km	11 Liter Super	12 Liter Super	14 Liter Super
Kraftstofftank	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)	50 Liter (vorn im Wagen)

Porsche 912 (1965–1969)

Karosserie und Fahrwerk des Porsche 911, Vierzylindermotor des früheren Porsche 356 C (1600 SC). Von April 1965 bis zur Produktionseinstellung Anfang August 1969 wurden 30745 Porsche 912 (davon 2544 Targa) gebaut.

Porsche 911 (ab 1964)

Prototyp als Porsche 901 bei der Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1963 vorgestellt. Völlige Neukonstruktion mit luftgekühltem Hochleistungs-Zweiliter-Sechszylinder-Boxermotor im Heck. Vorserie des Porsche 911 ab Mai 1964, reguläre Produktion ab September 1964. Erhebliche Anfangsschwierigkeiten wegen schlechter Karosserieverarbeitung, Ventilschäden (ab 1965 durch Drehzahlbegrenzer verhindert) und Vergaserprobleme (deshalb ab März 1966 Weber-Vergaser). Von diesem Zeitpunkt an zufriedenstellende Ausreifung.

September 1965: Zum Coupé kommt als zweite Karosserie der einem Cabriolet ähnliche „Targa", gekennzeichnet durch einkonstruierten Schutzbügel, abnehmbares Dachoberteil sowie wahlweise mit fester oder ausknöpfbarer Heckscheibe. Produktionsbeginn des Targa Dezember 1966.

August 1966: Als weitere Version Porsche 911 S eingeführt. 160 PS, innenbelüftete Scheibenbremsen, geschmiedete Magnesiumfelgen, Stoßstangenhörner aus Gummi, Schriftleisten in Gold.

August 1967: Vereinfachte Ausführung Porsche 911 T entspricht ausstattungsmäßig dem Porsche 912. Seitheriger 911 heißt 911 L (L =Luxus). 911 S beibehalten. Alle Modelle mit Zweikreisbremsen. Alle 911 auf Wunsch lieferbar mit Sportomatic, einem halbautomatischen Vierganggetriebe (Aufpreis DM 1000,–).

August 1968: B-Serie. Radstand verlängert. Breitere Kotflügel und größere Radausschnitte. Dreieckfenster beim Coupé nicht mehr ausschwenkbar. 911 E und 911 S mit mechanischer Saugrohr-Kraftstoffeinspritzung (zwecks Anpassung an USA-Abgasvorschriften).

August 1969: Motor auf 2,2 Liter aufgebohrt.

August 1971: Verlängerter Kolbenhub ergibt 2,4 Liter Inhalt. Niedrigere Verdichtung, Umstellung auf Normalbenzin. Vierganggetriebe bei allen Modellen Normalausrüstung, auch 911 S mit Sportomatic lieferbar. Hydropneumatische Federbeine nicht mehr verwendet. Öleinfüllklappe hinter der Beifahrertür. Schriftleisten in Schwarz. 911 S: Spoiler unter vorderer Stoßstange.

August 1972: Hupe, Grill und Seitenfensterrahmen schwarz. Öleinfüllung wieder im Motorraum.

Oktober 1972: Als neues Spitzenmodell der 911-Reihe und Deutschlands schnellstes Serienauto kommt der Porsche Carrera mit 2,7 Liter-Normalbenzin-Motor. Wahlweise mit voller oder mit abgemagerter RS-Ausstattung (über 100 kg leichter) lieferbar. Gleicherweise Kennzeichen wie Statussymbol des Carrera wird der Heckspoiler („Entenbürzel").

August 1973: G-Serie. Alle Modelle mit 2,7 Liter-Motor, Frontspoiler, aufpralldämpfenden Stoßstangen und Sitzen mit hohen Rückenlehnen. Auch Carrera nunmehr als Targa lieferbar. Heckflosse des Carrera als Sonderzubehör erhältlich.

November 1973: Für Carrera längerer, flach ausladender Heckspoiler.

Oktober 1974: Leistungs- und vor allem preismäßig nochmals weit übertroffen wird der Carrera vom Porsche Turbo. Dreiliter-Einspritzmotor mit Abgasturbolader. Auslieferung ab März 1975.

August 1975: Auch Carrera erhält Dreiliter-Motor. Sportomatic jetzt mit 3 Gängen. Porsche Turbo nur als Coupé lieferbar.

Bis zum Jahresende 1974 wurden gebaut:

911 (2 Liter)	1964–1969		26 061	(Targa 6054)
911 (2,2 und 2,4 Liter)	1969–1973		52 811	(Targa 20 163)
911 (2,7 Liter)	ab 1973	bisher	23 272	(Targa 5498)
Carrera (2,7 Liter)	ab 1972	bisher	4513	(Targa 835)
Turbo (3 Liter)	ab 1974	bisher	7	

Preise	Porsche 912 (1600)		Porsche 911 (2000)	Porsche 911 S (2000)			Targa
Sept. 1964	–		DM 21 900,–	–			–
April 1965	DM 16 250,–		DM 21 900,–	–			–
Aug. 1965	DM 17 600,–		DM 22 900,–	–			–
Aug. 1966	DM 17 600,–		DM 21 000,–	DM 24 500,–			–
		Porsche 911 T (2000)	Porsche 911 L (2000)				
Aug. 1967	DM 17 000,–	DM 19 000,–	DM 21 000,–	DM 24 500,–			+ DM 1400,–
			Porsche 911 E (2000)				
Aug. 1968	DM 17 540,–	DM 19 970,–	DM 24 700,–	DM 26 920,–			+ DM 1780,–
		Porsche 911 T (2200)	Porsche 911 E (2200)	Porsche 911 S (2200)			
Aug. 1969	–	DM 19 970,–	DM 24 975,–	DM 27 140,–			+ DM 1950,–
Febr. 1970	–	DM 21 980,–	DM 26 980,–	DM 29 980,–			+ DM 2220,–
		Porsche 911 T (2400)	Porsche 911 E (2400)	Porsche 911 S (2400)	Porsche Carrera (2700)		
Aug. 1971	–	DM 22 980,–	DM 25 980,–	DM 30 680,–	–		+ DM 2220,–
Aug. 1972	–	DM 23 480,–	DM 27 775,–	DM 31 500,–	–		+ DM 2220,–
Okt. 1972					DM 35 500,–		
Febr. 1973	–	DM 24 480,–	DM 28 780,–	DM 32 480,–	DM 36 500,–		+ DM 2220,–
			Porsche 911 (2700)	Porsche 911 S (2700)		Porsche Turbo (3000)	
Aug. 1973	–	–	DM 27 000,–	DM 31 000,–	DM 38 000,–	–	+ DM 2000,–
März 1974	–	–	DM 29 250,–	DM 32 950,–	DM 39 950,–	–	+ DM 2000,–
Aug. 1974	–	–	DM 29 950,–	DM 33 450,–	DM 40 950,–	–	+ DM 2000,–
Jan. 1975	–	–	DM 32 350,–	DM 36 130,–	DM 44 230,–	DM 65 800,–	+ DM 2160,–
					Porsche Carrera (3000)		
Sept. 1975	–	–	DM 34 350,–	–	DM 44 950,–	DM 66 450,–	+ DM 2500,–



Porsche 912 Coupé 1965–1968
Porsche 911 Coupé 1964–1967
Porsche 911 T Coupé 1967–1968
Porsche 911 L Coupé 1967–1968



Porsche 911 S Coupé 1966–1968



Porsche 912 Targa 1966–1968
Porsche 911 Targa 1966–1967
Porsche 911 T Targa 1967–1968
Porsche 911 L Targa 1967–1968

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwelle
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung
Getriebe
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße
Felgen

Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

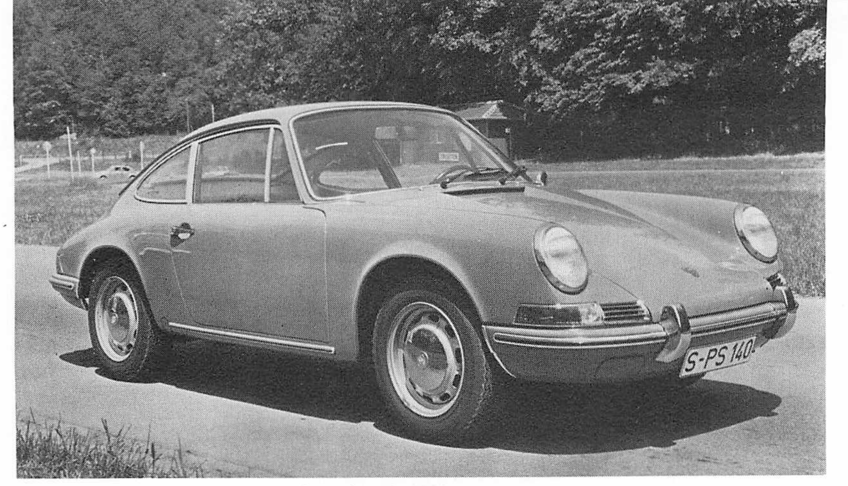
<table>
<tr><th>Porsche 912
1965–1968</th><th>Porsche 911 T
1967–1968</th><th>Porsche 911
1964–1967
Porsche 911 L
1967–1968</th><th>Porsche 911 S
1966–1968</th></tr>
<tr><td>4 (Boxer)
Leichtmetallmotor
82,5 x 74 mm
1582 ccm
90 PS bei 5800 U/min
12,4 mkg bei 3500 U/min
1:9,3
2 Doppel-Fallstromvergaser
Solex 40 PJJ</td><td>6 (Boxer)
Leichtmetallmotor
80 x 66 mm
1991 ccm
110 PS bei 5800 U/min
16,0 mkg bei 4200 U/min
1:8,6
2 Dreifach-Fallstromvergaser
Weber 40 IDS / 40 IDA</td><td>6 (Boxer)
Leichtmetallmotor
80 x 66 mm
1991 ccm
130 PS bei 6100 U/min
17,8 mkg bei 4200 U/min
1:9
2 Dreifach-Überlaufvergaser
Solex 40 PI. Ab März 1966:
2 Dreifach-Fallstromvergaser
Weber 40 IDS / 40 IDA</td><td>6 (Boxer)
Leichtmetallmotor
80 x 66 mm
1991 ccm
160 PS bei 6600 U/min
18,2 mkg bei 5200 U/min
1:9,8
2 Dreifach-Fallstromvergaser
Weber 40 IDS / 40 IDA</td></tr>
<tr><td>V-förmig hängend, Stoßstangen
Zentrale Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder
Geschmiedet. 4 Gleitlager
Gebläse (Luft)
Druckumlauf, 4,5 Liter Öl
12 V 45 Ah (vorn im Wagen)
200 bzw. 300 bzw. 420 W</td><td colspan="3">V-förmig hängend
2 x 1 obenliegende Nockenwelle
Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette
Geschmiedet. 8 Gleitlager
Gebläse (Luft)
Trockensumpf, 9 Liter Öl
12 V 45 Ah (vorn im Wagen)
Drehstrom 490 W</td></tr>
<tr><td>Hecktriebblock. Motor hinter,
Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang / 5 Gang
I. 3,091 / I. 3,091
II. 1,684 / II. 1,889
III. 1,125 / III, 1,318
IV. 0,857 / IV. 1,040
V. 0,857
4,428 (7:31)</td><td>Hecktriebblock. Motor hinter,
Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
4 Gang / 5 Gang
I. 3,091 / I. 3,091
II. 1,632 / II. 1,889
III. 1,040 / III. 1,318
IV. 0,794 / IV. 1,040
V. 0,857
4,428 (7:31)</td><td>Hecktriebblock. Motor hinter,
Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
5 Gang
I. 2,833, ab Juni 1965: 3,091
II. 1,778, ab Juni 1965: 1,889
III. 1,217, ab Juni 1965: 1,318
IV. 0,962, ab Juni 1965: 1,040
V. 0,821, ab Juni 1965: 0,857
4,428 (7:31)</td><td>Hecktriebblock. Motor hinter,
Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte
5 Gang
I. 3,091
II. 1,889
III. 1,318
IV. 1,040
V. 0,857
4,428 (7:31)</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="3">Ab August 1967 auf Wunsch: Sportomatic (Halbautomatik)
Hydraulischer Wandler + automatisch betätigte
Einscheibentrockenkupplung + 4 Gang-Schaltgetriebe
I. 2,40, II. 1,63, III. 1,21, IV. 0,96, Wandler max. 2fach
Schaltstock Wagenmitte. Antriebs-Übersetzung 3,85 (7:27)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Querlenker unten, Längs-Federstäbe, Stabilisator
Längslenker, Quer-Federstäbe. 911 S: Stabilisator
Zahnstange (16,5:1). 3 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule
Hydraulisch. Ab Aug. 1967: Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-∅ vorn 282 mm, hinten 285 mm</td></tr>
<tr><td>2211 mm
1337/1317 bzw.
(ab Juni 1966) 1353/1321 bzw.
(ab Aug. 1967) 1367/1335 mm
4163 x 1610 x 1320 mm
4½ J x 15 bzw.
(ab Aug. 1967) 5½ J x 15
6,95 H 15 oder 165 HR 15
10,3/10,3 Meter
995 kg
1290 kg
183 km/h
13,5 sec
12 Liter Super

62 Liter (vorn im Wagen)</td><td>2211 mm
1367/1335 mm

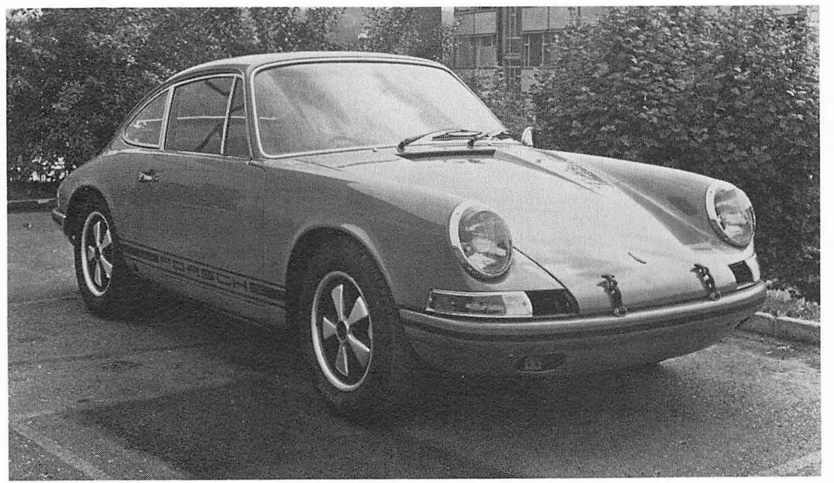
4163 x 1610 x 1320 mm
5½ J x 15

165 HR 15
10,3/10,3 Meter
1095, Sportomatic 1110 kg
1400 kg
200, Sportomatic 195 km/h
10, Sportomatic 11 sec
14,5 Liter Super
Sportomatic 15,5 Liter Super
62 Liter (vorn im Wagen)</td><td>2211 mm
1337/1317 bzw.
(ab Juni 1966) 1353/1321 bzw.
(ab Aug. 1967) 1367/1335 mm
4163 x 1610 x 1320 mm
4½ J x 15 bzw.
(ab Aug. 1967) 5½ J x 15
165 HR 15
10,3/10,3 Meter
1095, Sportomatic 1110 kg
1400 kg
210, Sportomatic 205 km/h
9, Sportomatic 10 sec
15 Liter Super
Sportomatic 16 Liter Super
62 Liter (vorn im Wagen)</td><td>2211 mm
1353/1325 bzw.
(ab Aug. 1967) 1367/1335 mm

4163 x 1610 x 1320 mm
Elektron 4½ J x 15 bzw.
(ab Aug. 1967) 5½ J x 15
165 HR 15
10,3/10,3 Meter
1085, Sportomatic 1100 kg
1400 kg
220, Sportomatic 215 km/h
8, Sportomatic 9 sec
15,5 Liter Super
Sportomatic 16,5 Liter Super
62 Liter (vorn im Wagen)</td></tr>
</table>



Porsche 912 Coupé 1968–1969
Porsche 911 T Coupé 1968–1971
Porsche 911 E Coupé 1968–1971



Porsche 911 S Coupé 1969–1971



Porsche 911 T Targa 1968–1971
Porsche 911 E Targa 1968–1971

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser bzw.
Einspritzung
Ventile

Kurbelwelle
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine
Anlasser

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße
Felgen

Reifen

Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

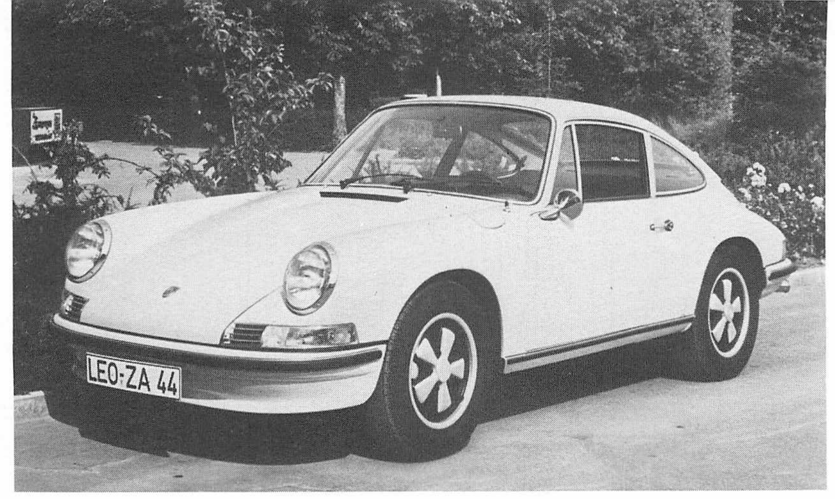
Porsche 912 1968–1969	**Porsche 911 T 1968–1969**	**Porsche 911 E 1968–1969**	**Porsche 911 S 1968–1969**
4 (Boxer)	6 (Boxer)	6 (Boxer)	6 (Boxer)
Leichtmetallmotor	Leichtmetallmotor	Leichtmetallmotor	Leichtmetallmotor
82,5x74 mm	80x66 mm	80x66 mm	80x66 mm
1582 ccm	1991 ccm	1991 ccm	1991 ccm
90 PS bei 5800 U/min	110 PS bei 5800 U/min	140 PS bei 6500 U/min	170 PS bei 6800 U/min
12,4 mkg bei 3500 U/min	16,0 mkg bei 4200 U/min	17,8 mkg bei 4500 U/min	18,5 mkg bei 5500 U/min
1:9,3	1:8,6	1:9,1	1:9,9
2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PJJ	2 Dreifach-Fallstromvergaser Weber 40 IFS / 40 IDA	Bosch Saugrohreinspritzung mit Doppelreihen-6-Stempel-Einspritzpumpe	
V-förmig hängend, Stoßstangen	V-förmig hängend		
Zentrale Nockenwelle	2x1 obenliegende Nockenwelle		
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette		
Geschmiedet. 4 Gleitlager	Geschmiedet. 8 Gleitlager		
Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)		
Druckumlauf, 4,5 Liter Öl	Trockensumpf, 9 Liter Öl		
12 V 45 Ah (vorn im Wagen)	2x12 V 36 Ah (vorn im Wagen)		
Gleichstrom 420 W	Drehstrom 770 W		
0,8 PS	0,8 PS		
Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	5 Gang / 4 Gang	5 Gang
I–IV	I–IV	I–V / I–IV	I–V
I. 3,091	I. 3,091	I. 3,091 / I. 3,091	I. 3,091
II. 1,684	II. 1.632	II. 1,889 / II. 1,633	II. 1,889
III. 1,125	III. 1,040	III. 1,318 / III. 1,040	III. 1,318
IV. 0,857	IV. 0,793	IV. 1,040 / IV. 0,793	IV. 1,040
		V. 0,793	V. 0,793
4,428 (7:31)	4,428 (7:31)	4,428 (7:31)	4,428 (7:31)
	Auf Wunsch: Sportomatic (Halbautomatik) Hydraulischer Wandler + automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + 4 Gang-Schaltgetriebe Schaltstock Wagenmitte. Antriebs-Übersetzung 3,85 (7:27)		
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Querlenker unten, Längs-Federstäbe. 911 S: Stabilisator			
Auf Wunsch bei 911 T und 911 S bzw. Serie 911 E: Hydropneumatische Federbeine (niveauregulierend)			
Längslenker, Quer-Federstäbe. 911 S: Stabilisator			
Zahnstange (17,78:1). 3,3 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule			
Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-∅ vorn 282,5, hinten 290 mm			
2268 mm	2268 mm	2268 mm	2268 mm
1362/1343 mm	1362/1343 mm	1374/1355 bzw. (bei Sportomatic) 1364/1345 mm	1374/1355 mm
4163x1610x1320 mm	4163x1610x1320 mm	4163x1610x1320 mm	4163x1610x1320 mm
5 1/2 J x 15	5 1/2 J x 15	Elektron 6 J x 15 bzw. (bei Sportomatic) 5 1/2 J x 14	Elektron 6 J x 15
165 HR 15	165 HR 15	185/70 VR 15 bzw. (bei Sportomatic) 185 HR 14	185/70 VR 15
10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter
1010 kg	1110, Sportomatic 1125 kg	1110, Sportomatic 1125 kg	1100 kg
1300 kg	1400 kg	1400 kg	1400 kg
183 km/h	200, Sportomatic 195 km/h	210, Sportomatic 205 km/h	220 km/h
13,5 sec	10, Sportomatic 11 sec	9, Sportomatic 10 sec	8 sec
12 Liter Super	14,5 Liter Super Sportomatic 15,5 Liter Super	15,5 Liter Super Sportomatic 16,5 Liter Super	16 Liter Super
62 Liter (vorn im Wagen)	62 Liter (vorn im Wagen)	62 Liter (vorn im Wagen)	62 Liter (vorn im Wagen)

	Porsche 911 T 1969–1971	Porsche 911 E 1969–1971	Porsche 911 S 1969–1971
Motor	Vergasermotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	6 (Boxer)	6 (Boxer)	6 (Boxer)
	Leichtmetallmotor	Leichtmetallmotor	Leichtmetallmotor
Bohrung x Hub	84 x 66 mm	84 x 66 mm	84 x 66 mm
Hubraum	2195 ccm	2195 ccm	2195 ccm
Leistung	125 PS bei 5800 U/min	155 PS bei 6200 U/min	180 PS bei 6500 U/min
Drehmoment	18 mkg bei 4200 U/min	19,5 mkg bei 4500 U/min	20,3 mkg bei 5200 U/min
Verdichtung	1:8,6	1:9,1	1:9,8
Vergaser bzw. Einspritzung	2 Dreifach-Fallstromvergaser Solex/Zenith 40 TIN	Bosch Saugrohreinspritzung mit Doppelreihen-6-Stempel-Einspritzpumpe	
Ventile	V-förmig hängend. 2 x 1 obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette		
Kurbelwelle	Geschmiedet. 8 Gleitlager		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Trockensumpf, 9 Liter Öl		
Batterie	2 x 12 V 36 Ah (vorn im Wagen)		
Lichtmaschine	Drehstrom 770 W		
Anlasser	0,8 PS		
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang / 5 Gang	5 Gang	5 Gang
Synchronisierung	I–IV / I–V	I–V	I–V
Übersetzungen	I. 3,091 / I. 3,091	I. 3,091	I. 3,091
	II. 1,632 / II. 1,778	II. 1,778	II. 1,778
	III. 1,040 / III. 1,218	III. 1,218	III. 1,218
	IV. 0,759 / IV. 0,926	IV. 0,926	IV. 0,926
	V. 0,759	V. 0,759	V. 0,759
Antriebs-Übersetzung	4,429 (7:31)	4,429 (7:31)	4,429 (7:31)
	Auf Wunsch: Sportomatic (Halbautomatik) Hydraulischer Wandler + automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + 4 Gang-Schaltgetriebe I. 2,40, II. 1,55, III. 1,125, IV. 0,857, Wandler max. 2fach Schaltstock Wagenmitte. Antriebs-Übersetzung 3,857 (7:27)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, Längs-Federstäbe. 911 S: Stabilisator Auf Wunsch bei 911 T und 911 S bzw. Serie bei 911 E: Hydropneumatische Federbeine (niveauregulierend)		
Hinterradaufhängung	Längslenker, Quer-Federstäbe. 911 S: Stabilisator		
Lenkung	ZF-Zahnstange (17,78:1). 3,3 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-Ø vorn 282,5 mm, hinten 290 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2268 mm	2268 mm	2268 mm
Spur vorn/hinten	1362/1343 mm	1374/1355 mm	1374/1355 mm
Gesamtmaße	4163 x 1610 x 1320 mm	4163 x 1610 x 1320 mm	4080 (4163) x 1610 x 1320 mm
Felgen	5½ J x 15 (Stahl)	6 J x 15 (Elektron)	6 J x 15 (Elektron)
Reifen	165 HR 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15
Wendekreis links/rechts	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter
Wagengewicht	1110, Sportomatic 1125 kg	1110, Sportomatic 1125 kg	1100 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1400 kg	1400 kg	1400 kg
Höchstgeschwindigkeit	205, Sportomatic 200 km/h	215, Sportomatic 210 km/h	225 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	10, Sportomatic 11 sec	9, Sportomatic 10 sec	8 sec
Verbrauch/100 km	14,5 Liter Super Sportomatic 15,5 Liter Super	15,5 Liter Super Sportomatic 16,5 Liter Super	16 Liter Super
Kraftstofftank	62 Liter (vorn im Wagen)	62 Liter (vorn im Wagen)	110 Liter (vorn im Wagen)

	Porsche 911 T 1971–1973	Porsche 911 E 1971–1973	Porsche 911 S 1971–1973
Motor	Vergasermotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	6 (Boxer) Leichtmetallmotor	6 (Boxer) Leichtmetallmotor	6 (Boxer) Leichtmetallmotor
Bohrung x Hub	84 x 70,4 mm	84 x 70,4 mm	84 x 70,4 mm
Hubraum	2341 ccm	2341 ccm	2341 ccm
Leistung	130 PS bei 5600 U/min	165 PS bei 6200 U/min	190 PS bei 6500 U/min
Drehmoment	20 mkg bei 4000 U/min	21 mkg bei 4500 U/min	22 mkg bei 5200 U/min
Verdichtung	1:7,5	1:8,0	1:8,5
Vergaser bzw. Einspritzung	2 Dreifach-Fallstromvergaser Solex/Zenith 40 TIN	Bosch Saugrohreinspritzung mit Doppelreihen-6-Stempel-Einspritzpumpe	
Ventile	V-förmig hängend. 2 x 1 obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette		
Kurbelwelle	Geschmiedet. 8 Gleitlager		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Trockensumpf, 9 Liter Öl. 911 S: 10 Liter Öl		
Batterie	2 x 12 V 36 Ah (vorn im Wagen)		
Lichtmaschine	Drehstrom 770 W		
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang / 5 Gang		
Synchronisierung	I–IV / I–V		
Übersetzungen	I. 3,18 / I. 3,18		
	II. 1,78 / II. 1,83		
	III. 1,13 / III. 1,26		
	IV. 0,82 / IV. 0,96		
	V. 0,76		
Antriebs-Übersetzung	4,429 (7:31) Auf Wunsch: Sportomatic (Halbautomatik) Hydraulischer Wandler + automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + 4 Gang-Schaltgetriebe I. 2,40, II. 1,55, III. 1,125, IV. 0,857, Wandler max. 2fach Schaltstock Wagenmitte. Antriebs-Übersetzung 3,857 (7:27)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, Längs-Federstäbe. 911 S: Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Längslenker, Quer-Federstäbe. 911 S: Stabilisator		
Lenkung	ZF-Zahnstange (17,78:1). 3,3 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-∅ vorn 282,5 mm, hinten 290 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2271 mm	2271 mm	2271 mm
Spur vorn/hinten	1360/1342 mm	1372/1354 mm	1372/1354 mm
Gesamtmaße	4147 x 1610 x 1320 mm	4147 x 1610 x 1320 mm	4147 x 1610 x 1320 mm
Felgen	5 1/2 J x 15 (Stahl)	6 J x 15 (Stahl)	6 J x 15 (Elektron)
Reifen	165 HR 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15
Wendekreis links/rechts	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter
Wagengewicht	1110, Sportomatic 1125 kg	1110, Sportomatic 1125 kg	1110, Sportomatic 1125 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1400 kg	1400 kg	1400 kg
Höchstgeschwindigkeit	205, Sportomatic 200 km/h	220, Sportomatic 215 km/h	230, Sportomatic 225 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	10, Sportomatic 11 sec	8,5, Sportomatic 9,5 sec	7,5, Sportomatic 8,5 sec
Verbrauch/100 km	15 Liter Normal Sportomatic 16 Liter N	16 Liter Normal Sportomatic 17 Liter N	17 Liter Normal Sportomatic 18 Liter N
Kraftstofftank	62 Liter (vorn im Wagen)	62 bzw. (ab Aug. 1972) 80 Liter (vorn im Wagen)	62 bzw. (ab Aug. 1972) 80 Liter (vorn im Wagen)

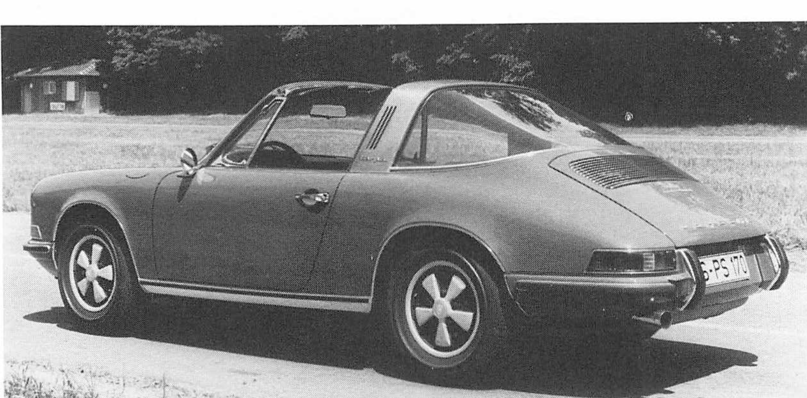
	Porsche 911 1973–1975	Porsche 911 S 1973–1975	Porsche Carrera 1972–1975
Motor	Einspritzmotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor
Zylinderzahl	6 (Boxer) Leichtmetallmotor	6 (Boxer) Leichtmetallmotor	6 (Boxer) Leichtmetallmotor
Bohrung x Hub	90 x 70,4 mm	90 x 70,4 mm	90 x 70,4 mm
Hubraum	2687 ccm	2687 ccm	2687 ccm
Leistung	150 PS (110 kW) b. 5700 U/min	175 PS (129 kW) b. 5800 U/min	210 PS (154 kW) b. 6300 U/min
Drehmoment	24 mkg bei 3800 U/min	24 mkg bei 4000 U/min	26 mkg bei 5100 U/min
Verdichtung	1:8,0	1:8,5	1:8,5
Einspritzung	Antriebslose Direkteinspritzung Bosch K-Jetronic		Mechanische Saugrohreinspritzung mit Bosch 6 Stempel-Einspritzpumpe
Ventile	V-förmig hängend. 2 x 1 obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette		
Kurbelwelle	Geschmiedet. 8 Gleitlager		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Trockensumpf, 11 Liter Öl	Trockensumpf, 13 Liter Öl	Trockensumpf, 13 Liter Öl
Batterie	12 V 66 Ah (vorn im Wagen)	12 V 66 Ah (vorn im Wagen)	12 V 66 Ah (vorn im Wagen)
Lichtmaschine	Drehstrom 770 W Ab Aug. 1974: 980 W	Drehstrom 770 W Ab Aug. 1974: 980 W	Drehstrom 770 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 oder 5 Gang		
Synchronisierung	I–IV bzw. I–V		
Übersetzungen	4 Gang: I. 3,18, II. 1,60, III. 1,04, IV. 0,724 5 Gang: I. 3,18, II. 1,83, III. 1,26, IV. 0,925, V. 0,724 4 Gang bei 911 S ab Aug. 1974: I. 3,18, II. 1,60, III. 1,08, IV. 0,821 5 Gang bei 911 S ab Aug. 1974: I. 3,18, II. 1,83, III. 1,26, IV. 1,00, V. 0,821		
Antriebs-Übersetzung	4,429 (7:31). 911 S ab Aug. 1974: 3,875 (8:31)		
	Auf Wunsch: Sportomatic (Halbautomatik) Hydraulischer Wandler + automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + 4 Gang-Schaltgetriebe I. 2,40, II. 1,55, III. 1,125, IV. 0,821, Wandler max. 2fach Schaltstock Wagenmitte. Antriebs-Übersetzung 3,857 (7:27)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, Längs-Federstäbe, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Längslenker, Quer-Federstäbe Auf Wunsch: Stabilisator	Längslenker, Quer-Federstäbe Auf Wunsch: Stabilisator	Längslenker, Quer-Federstäbe Stabilisator
Lenkung	ZF-Zahnstange (17,78:1). 3,3 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-∅ vorn 282,5 mm, hinten 290 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2271 mm	2271 mm	2271 mm
Spur vorn/hinten	1360/1342 mm	1372/1354 mm	1372/1380 mm
Gesamtmaße	4291 x 1610 x 1320 mm	4291 x 1610 x 1320 mm	4291 x 1652 x 1320 mm
Felgen	5 1/2 J x 15 Stahl bzw. (ab Aug. 1974) 6 J x 15 Elektron	6 J x 15 Elektron	vorn 6 J x 15 Elektron hinten 7 J x 15 Elektron
Reifen	165 HR 15 bzw. (ab Aug. 1974) 185/70 VR 15	185/70 VR 15	vorn 185/70 VR 15 hinten 215/60 VR 15
Wendekreis links/rechts	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter
Wagengewicht	1110, Sportomatic 1125 kg	1110, Sportomatic 1125 kg	1110 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1400 kg	1400 kg	1400 kg
Höchstgeschwindigkeit	210, Sportomatic 205 km/h	225, Sportomatic 220 km/h	240 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	9, Sportomatic 10 sec	8, Sportomatic 9 sec	6,5 sec
Verbrauch/100 km	14 Liter Normal Sportomatic 15 Liter N	15 Liter Normal Sportomatic 16 Liter N	17 Liter Normal
Kraftstofftank	80 Liter (vorn im Wagen)	80 Liter (vorn im Wagen)	80 Liter (vorn im Wagen)

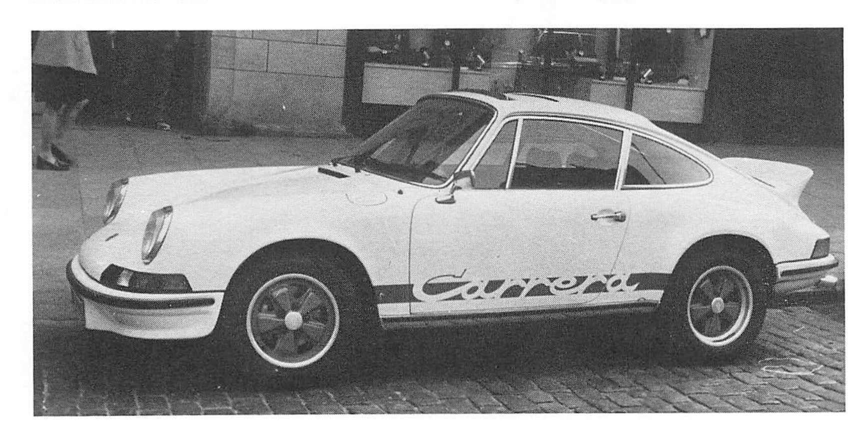
	Porsche 911 ab 1975	Porsche Carrera ab 1975	Porsche Turbo ab 1975
Motor	Einspritzmotor	Einspritzmotor	Einspritzmotor mit Abgasturbolader
Zylinderzahl	6 (Boxer) Leichtmetallmotor	6 (Boxer) Leichtmetallmotor	6 (Boxer) Leichtmetallmotor
Bohrung x Hub	90 x 70,4 mm	95 x 70,4 mm	95 x 70,4 mm
Hubraum	2687 ccm	2993 ccm	2993 ccm
Leistung	165 PS (121,5 kW) b. 5800 U/min	200 PS (147 kW) b. 6000 U/min	260 PS (191 kW) b. 5500 U/min
Drehmoment	24 mkg bei 4000 U/min	26 mkg bei 4200 U/min	35 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1:8,5	1:8,5	1:6,5
Einspritzung	Antriebslose Direkteinspritzung Bosch K-Jetronic	Antriebslose Direkteinspritzung Bosch K-Jetronic	Antriebslose Direkteinspritzung Bosch K-Jetronic + Turbolader KKK 3 LDZ (Ladedruck 0,8 atü)
Ventile	V-förmig hängend. 2 x 1 obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette		
Kurbelwelle	Geschmiedet. 8 Gleitlager		
Kühlung	Gebläse (Luft)		
Schmierung	Trockensumpf, 13 Liter Öl		
Batterie	12 V 66 Ah (vorn im Wagen)		
Lichtmaschine	Drehstrom 980 W		
Zündung			kontaktlos
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte		
Getriebe	4 Gang / 5 Gang	4 Gang / 5 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV / I–V	I–IV / I–V	I–IV
Übersetzungen	I. 3,18 / I. 3,18 II. 1,60 / II. 1,83 III. 1,08 / III. 1,26 IV. 0,821 / IV. 1,00 V. 0,821	I. 3,18 / I. 3,18 II. 1,60 / II. 1,83 III. 1,04 / III. 1,26 IV. 0,724 / IV. 0,925 V. 0,724	I. 2,25 II. 1,304 III. 0,893 IV. 0,656
Antriebs-Übersetzung	3,875 (8:31)	3,875 (8:31)	4,00 (9:36)
	Auf Wunsch: Sportomatic (Halbautomatik) Hydraulischer Wandler + automatisch betätigte Einscheibentrockenkupplung + 3 Gang-Schaltgetriebe Schaltstock Wagenmitte. Antriebs-Übersetzung 3,375 (8:27)		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, Längs-Federstäbe, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Längslenker, Quer-Federstäbe Auf Wunsch: Stabilisator	Längslenker, Quer-Federstäbe Stabilisator	Längslenker, Quer-Federstäbe Stabilisator
Lenkung	ZF-Zahnstange (17,78:1). 3,3 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule		
Fußbremse	Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-Ø vorn 282,5 mm, hinten 290 mm		
Allgemeine Daten			
Radstand	2271 mm	2271 mm	2272 mm
Spur vorn/hinten	1372/1354 mm	1372/1380 mm	1432/1502 mm
Gesamtmaße	4291 x 1610 x 1320 mm	4291 x 1652 x 1320 mm	4291 x 1775 x 1304 mm
Felgen	6 J x 15 (Elektron)	vorn 6 J x 15 (Elektron) hinten 7 J x 15 (Elektron)	vorn 7 J x 15 (Elektron) hinten 8 J x 15 (Elektron)
Reifen	185/70 VR 15	vorn 185/70 VR 15 hinten 215/60 VR 15	vorn 205/50 VR 15 hinten 225/50 VR 15
Wendekreis links/rechts	10,7/10,9 Meter	10,7/10,9 Meter	10,8/11,0 Meter
Wagengewicht	1120, Sportomatic 1135 kg	1120, Sportomatic 1135 kg	1200 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1440 kg	1440 kg	1525 kg
Höchstgeschwindigkeit	218, Sportomatic 213 km/h	235, Sportomatic 230 km/h	250 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	8, Sportomatic 9 sec	7, Sportomatic 8 sec	6 sec
Verbrauch/100 km	15 Liter Normal Sportomatic 16 Liter N	17 Liter Normal Sportomatic 17 Liter N	19 Liter Super
Kraftstofftank	80 Liter (vorn im Wagen)	80 Liter (vorn im Wagen)	80 Liter (vorn im Wagen)



Porsche 911 S
Coupé
1971–1973

Porsche 911 T Targa
Porsche 911 E Targa
1971–1973





Porsche Carrera
1972–1973

Porsche 911 Targa
ab 1973





Porsche Turbo
ab 1975



Porsche 911
Coupé
ab 1973



Porsche Carrera
Targa
ab 1973



VW-Porsche 914
1969–1974

VW-Porsche 914 (1969–1975)

Ende August 1969 erschien der VW-Porsche 914, ein Targa-ähnliches Coupé mit abnehmbarem Plastikdach und Heckmotor (Mittelmotor) vor der Hinterachse. Weder von seiner Gesamtkonzeption noch vom Styling oder vom Preis her vermochte der VW-Porsche 914 jemals voll zu überzeugen, erreichte aber stückzahlmäßig dennoch ansehnliche Ergebnisse, vor allem dank des guten Verkaufs in Amerika. Angeboten wurde der Wagen zunächst mit dem 1,7 Liter-Motor des VW 411 E, dann ab August 1973 mit dem 1,8 Liter-Motor des VW 412 S. Als Alternative gab es ursprünglich den VW-Porsche 914/6 mit dem Zweiliter-Sechszylinder-Motor des Porsche 911 T. Nachdem sich dieses Modell wegen des damals allzu hohen Preises sehr schleppend verkaufte, wurde es ab August 1972 durch den VW-Porsche 914-2,0 mit Zweiliter-Vierzylinder-Motor abgelöst. Ab August 1974: Aufpralldämpfende Stoßstangen. Karmann fertigte die Karosserie des 914 und montierte alle Vierzylinder-Modelle, während der Zusammenbau des 914/6 bei Porsche erfolgte. Die Produktion des VW-Porsche 914 läuft Ende 1975 aus.

Preise	**VW-Porsche 914**	**VW-Porsche 914/6**
Aug. 1969	DM 12560,–	DM 19000,–
Jan. 1972	DM 13450,–	DM 20000,–
	VW-Porsche 914–1,7	**VW-Porsche 914–2,0**
Aug. 1972	DM 14000,–	DM 14400,–
Febr. 1973	DM 14650,–	DM 15100,–
	VW-Porsche 914–1,8	
Aug. 1973	DM 14700,–	DM 15700,–
März 1974	DM 15800,–	DM 16800,–
Jan. 1975	DM 17100,–	DM 18260,–
Aug. 1975	DM 18000,–	DM 19200,–

Produktion	**VW-Porsche 914–1,7**	**VW-Porsche 914–1,8**	**VW-Porsche 914/6**	**VW-Porsche 914–2,0**
1969	1543	–	29	–
1970	20241	–	2760	–
1971	15993	–	306	–
1972	19713	–	237	4817
1973	7861	3903	–	16639
1974	–	11415	–	5597
1975				

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser bzw. Einspritzung

Ventile

Kurbelwelle
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung
Kupplung
Schaltung
Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk
Vorderradaufhängung
Hinterradaufhängung
Lenkung
Fußbremse

Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten

Gesamtmaße
Felgen
Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km

Kraftstofftank

VW-Porsche 914 1969–1972 VW-Porsche 914–1,7 1972–1973	VW-Porsche 914–1,8 1973–1975	VW-Porsche 914/6 1969–1972	VW-Porsche 914/2,0 1972–1975
Einspritzmotor 4 (Boxer) Leichtmetallmotor 90 x 66 mm 1679 ccm 80 PS (59 kW) bei 4900 U/min 13,6 mkg bei 2700 U/min 1:8,2 Elektronisch gesteuerte Bosch Kraftstoffeinspritzung	Vergasermotor 4 (Boxer) Leichtmetallmotor 93 x 66 mm 1795 ccm 85 PS (63 kW) bei 5000 U/min 13,8 mkg bei 3400 U/min 1:8,6 2 Fallstromvergaser Solex 40 PDSIT mit Startautomatik	Vergasermotor 6 (Boxer) Leichtmetallmotor 80 x 66 mm 1991 ccm 110 PS (80 kW) bei 5800 U/min 16 mkg bei 4200 U/min 1:8,6 2 Dreifach-Fallstromvergaser Weber 40 IDT	Einspritzmotor 4 (Boxer) Leichtmetallmotor 94 x 71 mm 1971 ccm 100 PS (74 kW) bei 5000 U/min 16 mkg bei 3500 U/min 1:8,0 Elektronisch gesteuerte Bosch Kraftstoffeinspritzung
Parallel hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	Parallel hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	V-förmig hängend Kipphebel 2 x 1 obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Zwischenwelle und je 1 Duplex-Kette	Parallel hängend Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder
Geschmiedet. 4 Gleitlager Gebläse (Luft) Druckumlauf, 3,5 Liter Öl 12 V 45 Ah (beim Motor) Drehstrom 700 W	Geschmiedet. 4 Gleitlager Gebläse (Luft) Druckumlauf, 3,5 Liter Öl 12 V 45 Ah (beim Motor) Drehstrom 700 W	Geschmiedet. 8 Gleitlager Gebläse (Luft) Trockensumpf, 9 Liter Öl 12 V 45 Ah (beim Motor) Drehstrom 770 W	Geschmiedet. 4 Gleitlager Gebläse (Luft) Druckumlauf, 3,5 Liter Öl 12 V 45 Ah (beim Motor) Drehstrom 700 W

Hecktriebblock. Motor vor, Getriebe hinter der Hinterachse
Einscheibentrockenkupplung
Schaltstock Wagenmitte

5 Gang I–V I. 3,091 II. 1,889 III. 1,261 IV. 0,926 V. 0,710 4,429 (7:31) 914 auf Wunsch: Sportomatic I. 2,40 II. 1,476 III. 1,04 IV. 0,793 Antrieb 3,857 (7:27)	5 Gang I–V I. 3,091 II. 1,889 III. 1,261 IV. 0,926 V. 0,710 4,429 (7:31)	5 Gang I–V I. 3,091 II. 1,778 III. 1,218 IV. 0,926 V. 0,759 4,429 (7:31) 914/6 auf Wunsch: Sportomatic I. 2,40 II. 1,55 III. 1,125 IV. 0,858 Antrieb 3,857 (7:27)	5 Gang I–V I. 3,091 II. 1,889 III. 1,261 IV. 0,926 V. 0,710 4,429 (7:31)

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Querlenker unten, Längs-Federstäbe. Auf Wunsch: Stabilisator
Schräglenker, Schraubenfedern. Auf Wunsch: Stabilisator
ZF-Zahnstange (17,78:1). 3,2 Lenkraddrehungen. Kurze Sicherheits-Lenksäule
Zweikreis-Hydraulik. Scheiben-Ø vorn 281 mm, hinten 282 mm

2450 mm 4½"-Felgen: 1337/1374 mm 5½"-Felgen: 1339/1380 mm 3985 x 1650 x 1230 mm 4½ oder 5½ J x 15 155 oder 165 SR 15 11/11 Meter 940, Sportomatic 955 kg 1220 kg 177, Sportomatic 172 km/h 13,5, Sportomatic 14,5 sec 12 Liter Super Sportomatic 13 Liter Super 62 Liter (vorn im Wagen)	2450 mm 1343/1383 mm 3985 x 1650 x 1230 mm 5½ J x 15 165 SR 15 11/11 Meter 970 kg 1220 kg 180 km/h 12,5 sec 12 Liter Super 62 Liter (vorn im Wagen)	2450 mm 1361/1382 mm 3985 x 1650 x 1240 mm 5½ J x 15 oder 14 165 HR 15 oder 185 HR 14 11/11 Meter 980, Sportomatic 995 kg 1260 kg 201, Sportomatic 196 km/h 10, Sportomatic 11 sec 13,5 Liter Super Sportomatic 14,5 Liter Super 62 Liter (vorn im Wagen)	2450 mm 1343/1383 mm 3985 x 1650 x 1230 mm 5½ J x 15 165 SR 15 11/11 Meter 970 kg 1220 kg 192 km/h 10,5 sec 13 Liter Super 62 Liter (vorn im Wagen)

Borgward, Goliath, Lloyd

Die Automobilindustrie der Hansestadt Bremen begann sich kurz nach der Jahrhundertwende zu entwickeln. Bereits 1905 waren im oldenburgischen Varel die Hansa-Automobilgesellschaft und 1906 in Bremen die Namag (Marke: Lloyd) gegründet worden, die 1914 zur Hansa-Lloyd-Werke AG. fusionierten. Nach dem ersten Weltkrieg trennten sich beide Firmen wieder, entwickelten sich aber wenig glückhaft, bis sie 1929 vor dem Zusammenbruch standen. Da übernahmen die Goliath-Werke Borgward & Co. GmbH. die Aktienmajorität. Diese Firma war 1928 von dem damals 38jährigen Carl F. W. Borgward eingerichtet worden mit dem Zweck, seinen bis dahin bereits gut eingeführten Goliath-Blitzkarren in größerem Umfang zu bauen. Ende 1931 verschmolz Borgward das Goliath-Werk mit den Hansa-Lloyd-Werken. Außer Nutzfahrzeugen, die sich stets gut verkauften, brachte er eine Reihe neuer Personenwagenmodelle heraus. Nach dem 200 ccm Dreirad Goliath-Pionier und den allerdings weniger überzeugenden Heckmotor-Kleinwagen Hansa 400 und 500 erschien 1934 Borgwards erfolgreichster Vorkriegstyp, der Hansa 1100, ein robuster Vierzylinder mit sehr ansprechender Form. Dazu kam bald der Hansa 1700 mit Sechszylindermotor und schließlich, schon mit neuem Markenzeichen, der Borgward 2000, der 2300 sowie in geringer Stückzahl ein 3,5 Liter-Modell. Seit 1938, als eine neu errichtete Fabrik in Bremen-Sebaldsbrück in Betrieb genommen wurde, lautete die Firmenbezeichnung Carl F. W. Borgward Automobil- und Motoren-Werke GmbH. Im Krieg wurden dort hauptsächlich Panzerfahrzeuge und Zugmaschinen hergestellt. 1948 kehrte Borgward 58jährig aus der Internierung zurück. Die Lastwagenproduktion lief zu jener Zeit bereits wieder, und bald erschien nun der Hansa 1500, dem im Laufe der Jahre der 1800, der 2400, die Isabella und der 2,3 Liter P 100 folgten. Dazu gründete Borgward nunmehr als selbständige Unternehmen das Goliath-Werk GmbH. und die Lloyd-Motoren-Werke GmbH., die mit ihren verschiedenen Modellen zeitweise sehr viel, zeitweise auch weniger Erfolg hatten. Im Herbst 1960 geriet die Borgward-Gruppe in finanzielle Schwierigkeiten. Nun übernahm der Bremer Senat die Fabriken des einstigen Privatkonzerns, um diese vor dem endgültigen Zusammenbruch zu bewahren, doch blieben die von Anfang an umstrittenen Sanierungsmaßnahmen erfolglos. Carl F. W. Borgward, zeitlebens mehr Konstrukteur als Geschäftsmann gewesen, ist 73 Jahre alt im Juli 1963 gestorben.

Borgward Hansa 1500 Limousine 2 Türen 1949–1952



Borgward Hansa 1500 (1949–1952)

Vorgestellt März 1949 (Genfer Salon). Erste deutsche Personenwagen-Neukonstruktion nach dem Kriege. Erstes deutsches Auto mit Pontonkarosserie nach amerikanischem Vorbild (Kaiser). Ab Juli 1949 bis September 1952 wurden 22504 Wagen, davon 1255 Kombi, gebaut.

Preise:	1949/50	1951/52
Limousine 2 Türen	DM 7600,–	DM 8480,–
Limousine 4 Türen	DM 8200,–	DM 8980,–
Hebmüller-Cabriolet	DM 10500,–	DM 11400,–
Kombi 2 Türen	DM 7690,–	DM 8370,–
Hansa-Matic	+ DM 520,–	+ DM 520,–

Borgward Hansa 1500 Sport-Cabriolet (1950–1953): Sportliches Modell des Hansa 1500 mit 66 PS-Zweivergasermotor, kürzerem Radstand und niedriger Cabriolet-Karosserie. Zuletzt (im Frühjahr und Sommer 1953) wurde der Wagen mit dem sog. Carrera-Motor (80 PS, Verdichtung 1:8,5, Höchstgeschwindigkeit 165 km/h) sowie mit dem Viergang-Vollsynchrongetriebe des Hansa 1800 angeboten. Preise:

Sport-Cabriolet 2/2 Sitze	66 PS 1950–1952	DM 12300,–
Sport-Cabriolet 2/2 Sitze	80 PS 1953	DM 14950,–

Borgward Hansa 1800 (1952–1954)

Vorgestellt März 1952 (Genfer Salon). Nachfolger des Hansa 1500. Unterscheidungs-Merkmale: Zunächst Drei- statt Vierganggetriebe. Zierleiste unter Seitenfenstern, Blinker auf den Vorderkotflügeln. Außerdem ab März 1953: Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, andere Armaturentafel, breitere Heckscheibe. Gebaut ab Mai 1952 bis Mai 1954 insgesamt 8111 Wagen, davon 999 Kombi.

Preise:	1952/53	ab Sept. 1953
Limousine 2 Türen	DM 8880,–	DM 8350,–
Limousine 4 Türen	DM 9380,–	DM 8750,–
Hebmüller-Cabriolet	DM 12400,–	–
Kombi 2 Türen	DM 8980,–	DM 8350,–

Borgward Hansa 1800 Sport-Cabriolet (1953–1954): Gleicher Wagen wie Hansa 1500 Sport-Cabriolet, jedoch mit 1,8 Liter Serienmotor statt 1,5 Liter-Sportmotor.

Preis: Sport-Cabriolet 2/2 Sitze DM 12950,–

Borgward Hansa 1800 Diesel (1953–1954)

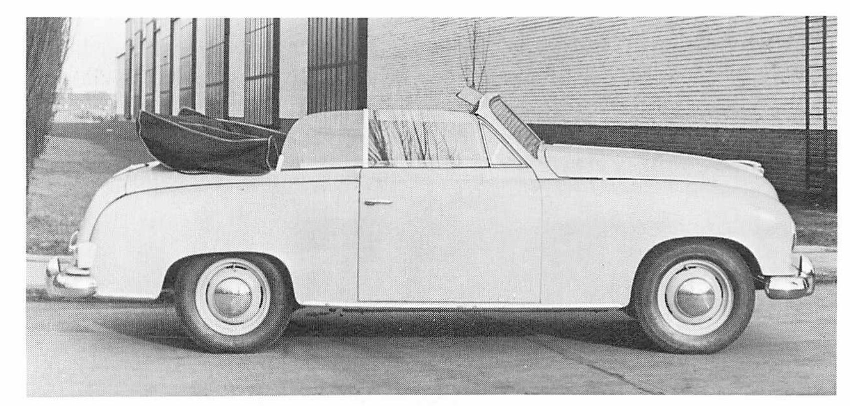
Besitzt den gleichen Dieselmotor wie der 1,5 to Borgward-Lastwagen. Sonst äußerlich und ausstattungsmäßig kein Unterschied zum Hansa 1800, erhielt aber erst ab August 1953 vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, andere Armaturentafel und breitere Heckscheibe. Gebaut wurden ab Dezember 1952 bis Mai 1954 insgesamt 3226 Wagen, davon 762 Kombi.

Preise:	bis Sept. 1953	ab Sept. 1953
Limousine 2 Türen	DM 9950,–	DM 9150,–
Limousine 4 Türen	DM 10450,–	DM 9550,–
Kombi 2 Türen	DM 10150,–	DM 9150,–



Borgward Hansa 1500
Limousine 4 Türen
1950–1952

Borgward Hansa 1500
Cabriolet 4 Sitze
(Karosserie Hebmüller)
1950–1952





Borgward Hansa 1500
Kombi 2 Türen
1950–1952

Borgward Hansa 1500
Sport-Cabriolet 2/2 Sitze
1950–1953



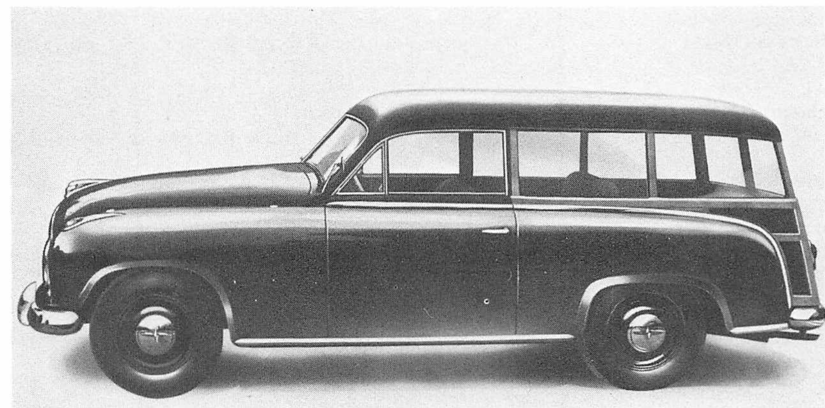
	Borgward Hansa 1500 1949–1952	Borgward Hansa 1500 Sport-Cabriolet 1950–1953
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	72 x 92 mm	72 x 92 mm
Hubraum	1498 ccm	1498 ccm
Leistung	48 PS bei 4000 U/min	66 PS bei 4400 U/min
	Ab Herbst 1950: 52 PS bei 4200 U/min	
Drehmoment	10,6 mkg bei 2300 U/min	11,0 mkg bei 2500 U/min
Verdichtung	1:6,3	1:7,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 32 PBJ	2 Fallstromvergaser Solex 32 PBJ
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
Kurbelwellenlager	3	3
Kühlung	Pumpe, 7,5 Liter Wasser	Pumpe, 7,5 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 4 Liter Öl	Druckumlauf, 4 Liter Öl
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)	6 V 75 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	130 W	130 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
	Ab Januar 1951: Lenkradschaltung	Ab Januar 1951: Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	III–IV	III–IV
Übersetzungen	I. 3,66, II. 2,30, III. 1,51, IV. 1,00	I. 3,66, II, 2,30, III. 1,51, IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,28	3,75
	Ab März 1950 auf Wunsch: Hansa-Matic	
	Automatisches Strömungsgetriebe	
	Hydraulischer Wandler + automatisch	
	betätigte Einscheibentrockenkupplung	
	Wählhebel unter Lenkrad	
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen mit Plattform	Zentralrohrrahmen mit Plattform
	Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Querlenker oben, 1 Querfeder unten	Querlenker oben, 1 Querfeder unten
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Schublenker, 1 Querfeder	Pendelachse, Schublenker, 1 Querfeder
Lenkung	Schnecke (13,55:1)	Schnecke (13,55:1)
	2,4 Lenkraddrehungen	2,4 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch	Hydraulisch
	Trommel-∅ 250 mm, Bremsfläche 832 cm^2	Trommel-∅ 250 mm, Bremsfläche 832 cm^2
Allgemeine Daten		
Radstand	2600 mm	2400 mm
Spur vorn/hinten	1250/1300 mm	1250/1300 mm
Gesamtmaße	4450 x 1620 x 1600 mm	4175 x 1620 x 1500 mm
Felgen	4½ K x 15	4 J x 15
Reifen	6,40–15	5,90–15
	Kombi: vorn 6,40–15, hinten 6,70–15	
Wendekreis	11 Meter	10,5 Meter
Wagengewicht	Limousine 2 Türen: 1110 kg	Sport-Cabriolet: 1155 kg
	Limousine 4 Türen: 1160 kg	
	Cabriolet: 1240 kg	
	Kombi: 1150 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousine 2 Türen: 1470 kg	Sport-Cabriolet: 1415 kg
	Limousine 4 Türen: 1550 kg	
	Cabriolet: 1530 kg	
	Kombi: 1650 kg	
Höchstgeschwindigkeit	121 km/h	150 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	27, Hansa-Matic 37 sec	
Verbrauch/100 km	10, Hansa-Matic 10,5 Liter	10,5 Liter
Kraftstofftank	40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)



Borgward Hansa 1800
Borgward Hansa 1800 Diesel
Limousine 2 Türen
1952–1953

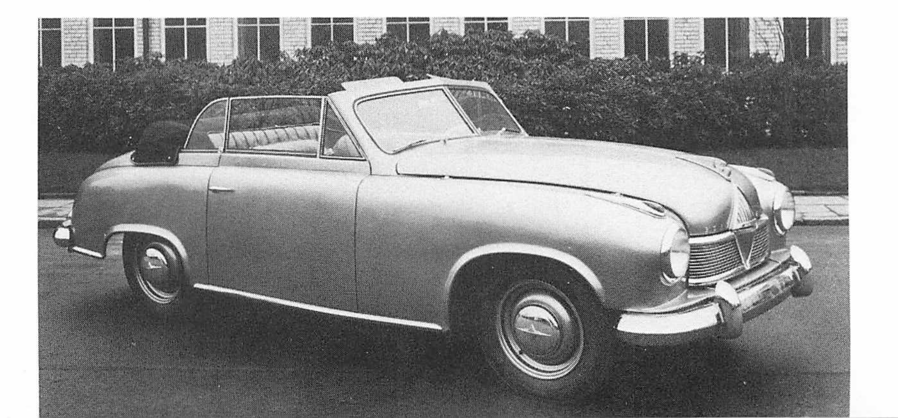
Borgward Hansa 1800
Borgward Hansa 1800 Diesel
Limousine 2 Türen
1953–1954





Borgward Hansa 1800
Borgward Hansa 1800 Diesel
Kombi 2 Türen
1952–1954

Borgward Hansa 1800
Sport-Cabriolet 2/2 Sitze
1953–1954



	Borgward Hansa 1800 1952–1954		Borgward Hansa 1800 Sport-Cabriolet 1953–1954	Borgward Hansa 1800 Diesel 1953–1954	
Motor	Vergasermotor			Wirbelkammer-Dieselmotor	
Zylinderzahl	4 (Reihe)			4 (Reihe)	
Bohrung x Hub	78 x 92 mm			78 x 92 mm	
Hubraum	1758 ccm			1758 ccm	
Leistung	60 PS bei 4200 U/min			42 PS bei 3700 U/min	
Drehmoment	12,8 mkg bei 2100 U/min			10,4 mkg bei 2200 U/min	
Verdichtung	1 : 6,35			1 : 19,8	
Vergaser bzw. Einspritzpumpe	1 Fallstromvergaser Solex 32 PBJC			Bosch-Einspritzpumpe	
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder			Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	
Kurbelwellenlager	3			3	
Kühlung	Pumpe, 7,5 Liter Wasser			Pumpe, 7,5 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 4 Liter Öl			Druckumlauf, 6 Liter Öl	
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)			12 V 75 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	130 W			130 W	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Lenkradschaltung		Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	
Getriebe	Bis März 1953: 3 Gang	Ab März 1953: 4 Gang	4 Gang	Bis Aug. 1953: 4 Gang	Ab Aug. 1953: 4 Gang
Synchronisierung	II–III	I–IV	I–IV	III–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,015 II. 1,470 III. 1,000	I. 4,18 II. 2,32 III. 1,47 IV. 1,00	I. 4,18 II. 2,32 III. 1,47 IV. 1,00	I. 3,66 II. 2,30 III. 1,51 IV. 1,00	I. 4,18 II. 2,43 III. 1,47 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,28	4,25	3,75	4,28	4,28
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen mit Plattform. Ganzstahlkarosserie				
Vorderradaufhängung	Querlenker oben, 1 Querfeder unten				
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Schublenker, 1 Querfeder				
Lenkung	Schnecke (13,55 : 1). 2,5 Lenkraddrehungen				
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-Ø 250 mm, Bremsfläche 832 cm²				
Allgemeine Daten					
Radstand	2600 mm		2400 mm	2600 mm	
Spur vorn/hinten	1250/1300 mm		1250/1300 mm	1250/1300 mm	
Gesamtmaße	4450 x 1620 x 1600 mm		4175 x 1620 x 1500 mm	4450 x 1620 x 1600 mm	
Felgen	4½ K x 15		4 J x 15	4½ K x 15	
Reifen	6,40–15 Kombi: v. 6,40–15, h. 6,70–15		5,90–15	6,40–15 Kombi: v. 6,40–15, h. 6,70–15	
Wendekreis	11 Meter		10,5 Meter	11 Meter	
Wagengewicht	Limousine 2 Türen: 1140 kg Limousine 4 Türen: 1190 kg Cabriolet: 1270 kg Kombi: 1210 kg		Sport-Cabriolet: 1155 kg	Limousine 2 Türen: 1230 kg Limousine 4 Türen: 1280 kg Kombi: 1300 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousine 2 Türen: 1535 kg Limousine 4 Türen: 1570 kg Cabriolet: 1570 kg Kombi: 1660 kg		Sport-Cabriolet: 1415 kg	Limousine 2 Türen: 1605 kg Limousine 4 Türen: 1640 kg Kombi: 1730 kg	
Höchstgeschwindigkeit	136 km/h		150 km/h	105 km/h	
Beschleunigung 0–100 km/h	24 sec			41 sec	
Verbrauch/100 km	10 Liter		10 Liter	8 Liter Diesel	
Kraftstofftank	40 Liter (im Heck)		40 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck)	

Borgward Isabella (1954–1961)

Völlig neuer Nachfolger des Hansa 1500/1800. Serienbeginn Juni 1954 (Kombi Mai 1955). Ab 1957: Wegfall des Gitters im Kühlergrill. Ab August 1958: Borgward-Rhombus verkleinert im Kühlergrill, glatte Hinterkotflügel, Kofferraum größer. Bis September 1961 wurden, alle Isabella-Modelle zusammengerechnet, 202862 Wagen gebaut, davon 37396 Kombi.

Preise:	1954/57	1957/58	1959/61
Limousine 2 Türen	DM 7265,–	DM 7465,–	DM 7165,–
Kombi 2 Türen	DM 7565,–	DM 7765,–	DM 7765,–
Cabriolet 2/2 Sitze	DM 9950,–	–	–
Coupé 2/2 Sitze	DM 9950,–	–	–

Borgward Isabella TS (1955–1961)

Im Vergleich zur normalen Isabella höhere Motorleistung, Einzel-Liegesitze, Zierrahmen um Seitenfenster, zusätzliche Ausstattungen. Gebaut ab September 1955 (TS de Luxe ab Januar 1957) bis September 1961. Anteil an Isabella-Gesamtproduktion etwa 40%.

Preise:	1955/56	1957/59	1960/61
„TS" Limousine 2 Türen	DM 7240,–	DM 8300,–	DM 8300,–
„TS de Luxe" Limousine 2 Türen	–	DM 8725,–	DM 9125,–
„TS" Cabriolet 2/2 Sitze	DM 10950,–	DM 12535,–	–

Borgward Isabella Coupé (1957–1961)

Gebaut ab Februar 1957 bis September 1961. (1959/60 auf Wunsch mit Heckflossen.)

Preise:	bis Sept. 1959	ab Sept. 1959
Coupé 2/2 Sitze	DM 10925,–	DM 11725,–



Borgward Isabella TS Limousine 2 Türen 1955–1956

	Borgward Isabella 1954–1961	Borgward Isabella TS 1955–1961	Borgward Isabella Coupé 1957–1961
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor	
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	
Bohrung x Hub	75 x 84,5 mm	75 x 84,5 mm	
Hubraum	1493 ccm	1493 ccm	
Leistung	60 PS bei 4700 U/min Kombi ab Oktober 1960: 55 PS bei 4200 U/min	75 PS bei 5200 U/min	
Drehmoment	11 mkg bei 2400 U/min	11,7 mkg bei 3000 U/min	
Verdichtung	1 : 6,8. Ab 1957: 1 : 7	1 : 8,2	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 32 PJCB	1 Register-Fallstromvergaser Solex 32 PAITA	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Pumpe, 7 Liter Wasser		
Schmierung	Druckumlauf, 4,4 Liter Öl		
Batterie	6 V 84 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	130 bzw. (ab 1957) 160 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Ab Mai 1960 auf Wunsch: Saxomat		
Schaltung	Lenkradschaltung		
Getriebe	4 Gang		
Synchronisierung	I–IV		
Übersetzungen	Bis Sommer 1955: I. 4,18, II. 2,32, III. 1,47, IV. 1,00 Ab Sommer 1955: I. 3,86, II. 2,15, III. 1,36, IV. 1,00 Ab Mai 1960 auf Wunsch: Vollautomatisches Hobbs-Vierganggetriebe „Hansamatic"		
Antriebs-Übersetzung	3,9		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern		
Lenkung	Schnecke (15,43 : 1). 3,25 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-Ø vorn und hinten 230 mm, Bremsfläche 744 cm^2		
Allgemeine Daten			
Radstand	2600 mm	2600 mm	2600 mm
Spur vorn/hinten	1336/1360 bzw. (ab Aug. 1958) 1346/1370 mm	1336/1360 bzw. (ab Aug. 1958) 1346/1370 mm	1336/1360 bzw. (ab Aug. 1958) 1346/1370 mm
Gesamtmaße	4390 x 1705 x 1480 bzw. (ab Aug. 1958) 4400 x 1760 x 1500 Kombi: 4390 x 1705 x 1500 bzw. (ab Aug. 1958) 4400 x 1760 x 1520	4390 x 1705 x 1480 bzw. (ab Aug. 1958) 4400 x 1760 x 1500	4390 x 1720 x 1350 bzw. (ab Aug. 1958) 4400 x 1730 x 1380
Felgen	$4^1/_2$ K x 13	$4^1/_2$ K x 13	$4^1/_2$ K x 13
Reifen	5,90–13 Kombi: 6,40–13	5,90–13 Sport	5,90–13 Sport
Wendekreis	11 Meter	11 Meter	11 Meter
Wagengewicht	Limousine 1040 kg Cabriolet 1060 kg Kombi 1090 kg Ab August 1958: Limousine 1070 kg Kombi 1120 kg	Limousine 1060 kg Cabriolet 1080 kg Ab August 1958: Limousine 1090 kg Cabriolet 1110 kg	Coupé 1120 kg Ab August 1958: Coupé 1120 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	Limousine 1375 kg Cabriolet 1395 kg Kombi 1635 kg Ab August 1958: Limousine 1415 kg Kombi 1650 kg	Limousine 1375 kg Cabriolet 1395 kg Ab August 1958: Limousine 1415 kg Cabriolet 1435 kg	Coupé 1440 kg Ab August 1958: Coupé 1440 kg
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	150 km/h	150 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	25 sec	19 sec	19 sec
Verbrauch/100 km	10,5 Liter	9,5 Liter Super	9,5 Liter Super
Kraftstofftank	40 bzw. (ab Sept. 1957) 46 Liter (im Heck)	40 bzw. (ab Sept. 1957) 46 Liter (im Heck)	40 bzw. (ab Sept. 1957) 46 Liter (im Heck)



Borgward Isabella
Kombi 2 Türen
1955–1956

Borgward Isabella
Cabriolet
(Karosserie Deutsch)
1955–1956





Borgward Isabella
Coupé
1957–1961

Borgward Isabella
Coupé (mit
Heckflossen)
1959–1960





Borgward Isabella
Limousine 2 Türen
1959–1961



Borgward Isabella TS
de Luxe
Limousine 2 Türen
1959–1961



Borgward Isabella TS
Cabriolet
(Karosserie Deutsch)
1959–1961



Borgward Isabella
Kombi 2 Türen
1959–1961



Borgward Hansa 2400 Limousine 4 Türen 1952–1955



Borgward Hansa 2400 Pullman-Limousine 1953–1955
Borgward Hansa 2400 Pullman-Limousine 1955–1958



Borgward Hansa 2400 (1952–1955)

Völlig neues Modell, das sich, als Konkurrenz zu Mercedes 220 und Opel Kapitän gedacht, jedoch nicht durchsetzen konnte. Die Form fand wenig Anklang, vor allem aber litt der Wagen unter technischen Mängeln, wie den unzureichenden Bremsen und dem störungsanfälligen Strömungsgetriebe. 1032 Stück wurden ab Oktober 1952 (Pullman-Limousine ab März 1953) bis Sommer 1955 gebaut.

Preise:	1952/53	1953/54	1954/55
Limousine 4 Türen	DM 12950,–	DM 12300,–	DM 12300,–
Pullman-Limousine	DM 15450,–	DM 14500,–	DM 12500,–
Hansa-Matic	+ DM 850,–	+ DM 850,–	+ DM 850,–

Borgward Hansa 2400 (1955–1958)

Formal und technisch wesentlich verbessertes Nachfolgermodell. Dennoch schwer verkäuflich, denn der Ruf des Hansa 2400 blieb vom Vorgänger her ruiniert. Ab Juli 1955 bis November 1958 wurden nur 356 Wagen gebaut.

Preise:	1955/56	1957/58
Pullman-Limousine	DM 12500,–	DM 12750,–
Hansa-Matic	+ DM 850,–	+ DM 850,–
Trennwand	+ DM 450,–	+ DM 450,–



Borgward 2,3 Liter Limousine 4 Türen 1960–1961

Borgward 2,3 Liter (1960–1961)

Vorgestellt im September 1959 (Frankfurter Automobilausstellung) sowie mit Luft- statt Schraubenfederung im Januar 1960 (Brüsseler Salon). Technisch modern konzipiert und formal glänzend gelungen, brachte dieser Wagen günstige Voraussetzungen für eine erfolgversprechende Zukunft mit. Doch der Borgward-Konkurs bereitete der Karriere dieses neuen Modells ein rasches Ende. Von September 1959 bis Juni 1960 wurden 40 Vorserienwagen gebaut, genau 2500 Stück liefen von Juli 1960 bis August 1961 vom Band, und nach dem Konkurs wurden nochmals 47 fertiggestellt. Werksbezeichnung: Typ P 100. Preis:

Limousine 4 Türen	DM 12350,–
Luftfederung	+ DM 800,–
Hansamatic	+ DM 980,–

	Borgward Hansa 2400 1952–1955		Borgward Hansa 2400 Pullman 1953–1955
Motor			
Zylinderzahl	6 (Reihe)		
Bohrung x Hub	78 x 81,5 mm		
Hubraum	2337 ccm		
Leistung	82 PS bei 4500 U/min		
Drehmoment	16,5 mkg bei 2400 U/min		
Verdichtung	1 : 6,9		
Vergaser	1 Doppel-Fallstromvergaser Solex 30 PAAJ		
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder		
Kurbelwellenlager	4		
Kühlung	Pumpe, 9 Liter Wasser		
Schmierung	Druckumlauf, 5,5 Liter Öl		
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)		
Lichtmaschine	130 W		
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltung	Lenkradschaltung		
	Bis März 1953:	Ab März 1953:	
Getriebe	3 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	II–III	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,015	I. 4,18	I. 4,18
	II. 1,588	II. 2,32	II. 2,32
	III. 1,000	III. 1,47	III. 1,47
		IV. 1,00	IV. 1,00
	Auf Wunsch: Automatisches Strömungsgetriebe Hansa-Matic Hydraulischer Drehmomentwandler + 2 Gang-Getriebe I. 1,50, II. 1,00, Wandler max. 3,66fach Wählhebel unter Lenkrad		
Antriebs-Übersetzung	3,90		
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern Stabilisator		
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Schraubenfedern		
Lenkung	Schnecke (14 : 1), 3 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-Ø 250 mm, Bremsfläche 1200 cm²		
Allgemeine Daten			
Radstand	2620 mm		2820 mm
Spur vorn/hinten	1360/1420 mm		1360/1420 mm
Gesamtmaße	4460 x 1780 x 1540 mm		4660 x 1780 x 1540 mm
Felgen	4½ K x 15		4½ K x 15
Reifen	6,40–15		6,70–15
Wendekreis	11,5 Meter		12 Meter
Wagengewicht	1440, Hansa-Matic 1480 kg		1540, Hansa-Matic 1580 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1800, Hansa-Matic 1840 kg		1900, Hansa-Matic 1940 kg
Höchstgeschwindigkeit	150, Hansa-Matic 145 km/h		150, Hansa-Matic 145 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	20, Hansa-Matic 23 sec		20, Hansa-Matic 23 sec
Verbrauch/100 km	13, Hansa-Matic 14,5 Liter		14, Hansa-Matic 15,5 Liter
Kraftstofftank	50 Liter (im Heck)		50 Liter (im Heck)

Borgward Hansa 2400 Pullman 1955–1958		Borgward 2,3 Liter 1960–1961
Bis März 1957:	Ab März 1957:	
6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)
78 x 81,5 mm	75 x 84,5 mm	75 x 84,5 mm
2337 ccm	2240 ccm	2240 ccm
100 PS	100 PS bei 5000 U/min	100 PS bei 5000 U/min
16,8 mkg	16,1 mkg bei 2200 U/min	16,1 mkg bei 2200 U/min
1 : 8,1	1 : 8,2	1 : 8,7
1 Register-Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser	1 Register-Fallstromvergaser
Solex 32 PAJTA	Solex 32 PAJTA	Solex 32 PAJTA
Hängend. Stoßstangen und Kipphebel	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch Stirnräder
4	4	4
Pumpe, 9 Liter Wasser	Pumpe, 9 Liter Wasser	Pumpe, 9 Liter Wasser
Druckumlauf, 5,5 Liter Öl	Druckumlauf, 5,5 Liter Öl	Druckumlauf, 5,5 Liter Öl
6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 112 Ah (im Motorraum)	12 V 52 Ah (im Motorraum)
130 W	160 W	240 W

Borgward Hansa 2400 Pullman 1955–1958	Borgward 2,3 Liter 1960–1961
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV
I. 3,86	I. 3,86
II. 2,15	II. 2,15
III. 1,36	III. 1,36
IV. 1,00	IV. 1,00
Auf Wunsch: Automatisches Strömungsgetriebe Hansa-Matic	Auf Wunsch:
Hydraulischer Drehmomentwandler + 2 Gang-Getriebe	Automatisches Hobbs 4 Gang-Getriebe
I. 1,50, II. 1,00, Wandler max. 3,66fach	Hansamatic
Wählhebel unter Lenkrad	
3,90	3,90
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker, Schraubenfedern	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern
Stabilisator	oder Luftfeder-Bälge, Stabilisator
Pendelachse, Schraubenfedern	Pendelachse, Schraubenfedern
	oder Luftfeder-Bälge
Schnecke (19,3 : 1). 5,2 Lenkraddrehungen	Schnecke. 3,75 Lenkraddrehungen
Hydraulisch, Servohilfe	Hydraulisch
Trommel-∅ 250 mm, Bremsfläche 1200 cm^2	Trommel-∅ 230 mm, Bremsfläche 836 cm^2
2820 mm	2650 mm
1360/1420 mm	1360/1370 mm
4810 x 1780 x 1540 mm	4715 x 1738 x 1420 mm
4$^1/_2$ K x 15	4$^1/_2$ J x 13
6,70–15 Sport	6,40–13 Sport
12 Meter	11,4 Meter
1575, Hansa-Matic 1615 kg	1320 kg
1925, Hansa-Matic 1965 kg	1650 kg
155, Hansa-Matic 150 km/h	160 km/h
20, Hansa-Matic 23 sec	17 sec
13, Hansa-Matic 14,5 Liter Super	13 Liter Super
50 Liter (im Heck)	46 Liter (im Heck)

Goliath GP 700 (1950–1955)

Vorgestellt März 1950. Gebaut ab Juli 1950 (Kombi ab Januar 1952, Cabriolet nur 1951/52). Alle Goliath-Zweitakter zusammengerechnet, wurden 1950 bis 1957 insgesamt mit 700 ccm-Motor 36270 Wagen (davon 9147 Kombi) und mit 900 ccm-Motor 8071 Wagen (davon 1899 Kombi) gebaut.

Preise:	1950/51	1952/53	1954/55
Limousine 2 Türen	DM 6420,–	DM 6250,–	DM 5115,–
Cabrio-Limousine 2 Türen	DM 6640,–	DM 6450,–	DM 5315,–
Cabriolet 2 Türen	DM 8690,–	DM 8085,–	–
Kombi 2 Türen	–	DM 6250,–	DM 5215,–

Goliath GP 700 Sport (1951–1952)

Nur in wenigen Exemplaren für Versuchszwecke und zur Propagierung der Benzin-Einspritzung gebaut. Motor wie Goliath GP 700 E. Gesamtmaße 4020 x 1545 x 1300 mm. Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Preis: Coupé 2 Sitze DM 9700,–

Goliath GP 700 E (1953–1955)

Bereits ab November 1951 wurden einzelne GP 700 mit Benzineinspritzung ausgerüstet. Reguläre Lieferung des GP 700 E begann im Dezember 1952. Produktionsanteil anfangs 20%, später bis zu 50%.

Preise:	1953	1953/54	1954/55
Limousine 2 Türen	DM 6945,–	DM 6665,–	DM 5825,–
Cabrio-Limousine 2 Türen	DM 7135,–	DM 6865,–	DM 6025,–
Kombi 2 Türen	DM 6880,–	DM 6665,–	DM 5925,–

Goliath GP 900 E (1955–1957)

Ab August 1955 bis Februar 1957. Preise:

Limousine 2 Türen	DM 5750,–
Kombi 2 Türen	DM 5850,–

Goliath GP 700 (1955–1957)

Mit 25,5 PS-Motor ab August 1955 bis Oktober 1956.
Mit 29 PS-Motor ab Oktober 1956 bis Januar 1957. Preise:

Limousine 2 Türen	DM 5410,–
Kombi 2 Türen	DM 5610,–

Goliath GP 900 V (1956–1957)

Ab März 1956 bis Februar 1957. Preise:

Limousine 2 Türen	DM 5670,–
Kombi 2 Türen	DM 5770,–



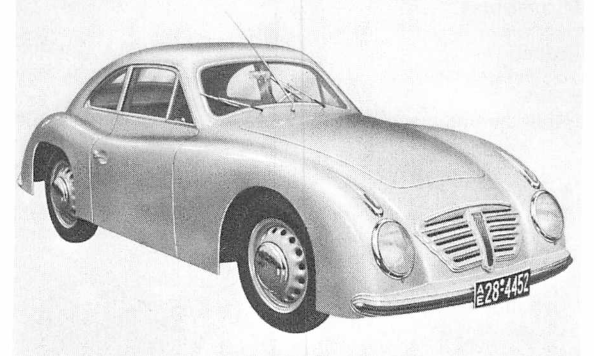
Goliath GP 700 Limousine 2 Türen 1950–1952



Goliath GP 700 Cabriolet 4 Sitze 1951–1952



Goliath GP 700 Kombi 2 Türen 1952



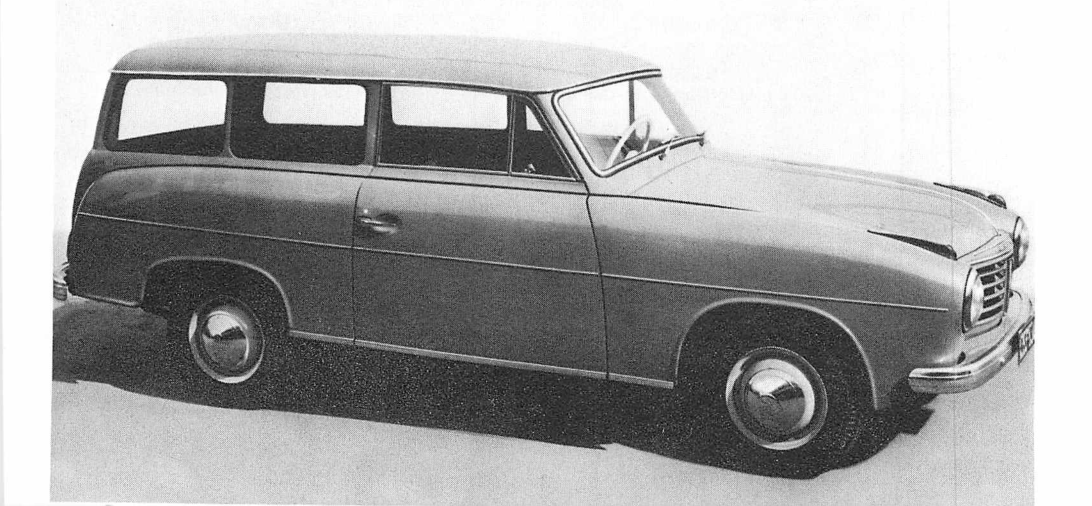
Goliath GP 700 Sport Coupé (Karosserie Rometsch) 1951–1952



Goliath GP 700 Limousine 2 Türen 1955–1957
Goliath GP 900 V Limousine 2 Türen 1956–1957



Goliath GP 900 E Limousine 2 Türen 1956–1957
Goliath GP 900 E Kombi 2 Türen 1956–1957



	Goliath GP 700 1950–1955		Goliath GP 700 E 1953–1955
Motor	Zweitakt-Vergasermotor		Zweitakt-Einspritzmotor
Zylinderzahl	2 (Reihe)		2 (Reihe)
Bohrung x Hub	74 x 80 mm		74 x 80 mm
Hubraum	688 ccm		688 ccm
Leistung	24 PS bei 4000 U/min		29 PS bei 4000 U/min
Drehmoment	5,2 mkg bei 2750 U/min		5,9 mkg bei 2400 U/min
Verdichtung	1 : 6,4		1 : 7,6
Vergaser bzw. Einspritzung	1 Flachstromvergaser Solex 30 BFLH		Bosch-Einspritzpumpe Direkte Einspritzung
Ventile	Ohne		Ohne
Kühlung	Thermosyphon, 9 Liter Wasser		Thermosyphon, 9 Liter Wasser
Schmierung	Gemisch 1 : 25		Frischölschmierung Bosch-Kolbenpumpe
Batterie	6 V 75 Ah (im Motorraum)		6 V 84 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	anfangs 90, dann 130 W		130 W
Kraftübertragung	Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse		Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Krückstockschaltung unter Lenkrad		Krückstockschaltung unter Lenkrad
	Bis Dez. 1952:	Ab Dez. 1952:	
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Ohne	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 3,33	I. 3,28	I. 3,28
	II. 1,74	II. 1,86	II. 1,86
	III. 1,12	III. 1,22	III. 1,22
	IV. 0,83	IV. 0,82	IV. 0,82
Antriebs-Übersetzung	6,17	6,17	6,17
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	2 Querfedern		
Hinterradaufhängung	Starre I-Achse, Halbfedern		
Lenkung	Zahnstange (15,7 : 1). 2,25 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-Ø 230 mm, Bremsfläche 760 cm²		
Allgemeine Daten			
Radstand	2300 mm		
Spur vorn/hinten	1250/1250 mm		
Gesamtmaße	4120 x 1570 x 1470 mm		
Felgen	3,25 D x 16. Kombi auch 4,50 D x 16 Ab 1964: 4 J x 15		
Reifen	5,00–16. Kombi auch 5,50–16 Ab 1964: 5,60–15		
Wendekreis	12 Meter		
Wagengewicht	940 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	1315 kg Kombi mit Reifen 6,50–16: 1515 kg		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		110 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	ca. 120 sec		60 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter		7,5 Liter
Kraftstofftank	30 Liter (vorn im Motorraum)		30 Liter (vorn im Motorraum)

Goliath GP 700 1955–1956	Goliath GP 700 1956–1957	Goliath GP 900 V 1956–1957	Goliath GP 900 E 1955–1957
Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Einspritzmotor
2 (Reihe)	2 (Reihe)	2 (Reihe)	2 (Reihe)
74 x 80 mm	74 x 80 mm	84 x 80 mm	84 x 80 mm
688 ccm	688 ccm	886 ccm	886 ccm
25,5 PS bei 4000 U/min	29 PS bei 4500 U/min	38 PS	40 PS bei 4000 U/min
5,4 mkg bei 2750 U/min	5,75 mkg bei 2500 U/min		7,5 mkg bei 2750 U/min
1 : 6,8	1 : 7,2	1 : 7,4	1 : 7,7
1 Flachstromvergaser	1 Flachstromvergaser	1 Flachstromvergaser	Bosch-Einspritzpumpe
Solex 30 BFLH	Solex 44 HR	Solex 44 HR	Direkte Einspritzung
Ohne	Ohne	Ohne	Ohne
Pumpe, 8,5 Liter Wasser	Pumpe, 8,5 Liter Wasser	Pumpe, 8,5 Liter Wasser	Pumpe, 8,5 Liter Wasser
Gemisch 1 : 25	Gemisch 1 : 25	Gemisch 1 : 25	Frischölschmierung
			Bosch-Kolbenpumpe
6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)	6 V 84 Ah (im Motorraum)
160 W	160 W	160 W	160 W
Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Motor-Getriebe-Block	Motor-Getriebe-Block	Motor-Getriebe-Block	Motor-Getriebe-Block
quer vor Vorderachse	quer vor Vorderachse	quer vor Vorderachse	quer vor Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Krückstockschaltung	Krückstockschaltung	Krückstockschaltung	Krückstockschaltung
unter Lenkrad	unter Lenkrad	unter Lenkrad	unter Lenkrad
4 Gang	4 Gang	4 Gang	4 Gang
I–IV	I–IV	I–IV	I–IV
I. 4,00	I. 4,00	I. 4,00	I. 4,00
II. 2,33	II. 2,33	II. 2,33	II. 2,33
III. 1,50	III. 1,40	III. 1,40	III. 1,40
IV. 1,00	IV. 0,875	IV. 0,875	IV. 0,875
4,73	4,73	4,73	4,73

Zentralrohrrahmen. Ganzstahlkarosserie
2 Querfedern
Starre I-Achse, Halbfedern
Zahnstange (15,7 : 1). 2,25 Lenkraddrehungen
Hydraulisch. Trommel-Ø 230 mm, Bremsfläche 676 cm²

2300 mm
1300/1250 mm
4034 x 1630 x 1470 mm
4 J x 13

5,60–13

12 Meter
920 kg
1285 kg

105 km/h	108 km/h	110 km/h	120 km/h
	48 sec		35 sec
9,5 Liter	10 Liter	10,5 Liter	8 Liter
47 Liter (vorn im Motorraum)	47 Liter (vorn im Motorraum)	47 Liter (vorn im Motorraum)	44 Liter (vorn im Motorraum)

Goliath 1100 (1957–1958)

Mit diesem Modell erfolgt bei Goliath völlige Abkehr vom Zweitakter. Verwirklicht wurde eine Ideallösung für den Frontantrieb: Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-Boxer-Leichtmetallmotor vor der Vorderachse, dazu eine saubere Lenkung und ein leicht schaltbares Getriebe. Gebaut wurden ab Februar 1957 (Coupé ab September 1957) bis Juli 1958 insgesamt 14908 Wagen, davon 3817 Kombi. Preise:

40 PS Limousine 2 Türen	DM 6135,–
40 PS Cabrio-Limousine 2 Türen	DM 6585,–
55 PS Luxus-Limousine 2 Türen	DM 7165,–
55 PS Coupé 2 Sitze	DM 7785,–
40 PS Kombi 2 Türen	DM 6615,–

Hansa 1100 (1958–1959)

Nachfolger des Goliath 1100. Modernisierte Karosserie, deren Aussehen allerdings durch unelegante Zierleisten leidet. Gebaut wurden ab August 1958 bis Juli 1959 insgesamt 11176 Wagen, davon 2432 Kombi.

Preise:	1958/59	ab März 1959
40 PS Limousine 2 Türen	DM 6135,–	DM 6135,–
40 PS Cabrio-Limousine 2 Türen	DM 6585,–	–
55 PS Limousine 2 Türen	DM 6495,–	DM 6495,–
40 PS Luxus-Limousine 2 Türen	–	DM 6805,–
55 PS Luxus-Limousine 2 Türen	DM 7165,–	DM 7165,–
40 PS Coupé 2 Sitze	–	DM 7425,–
55 PS Coupé 2 Sitze	DM 7785,–	DM 7785,–
40 PS Kombi 2 Türen	DM 6615,–	DM 6615,–
55 PS Kombi 2 Türen	–	DM 6975,–

Hansa 1100 (1959–1961)

Gegenüber Vormodell Lenkrad- statt Krückstockschaltung, größere und höhere Fenster, gerade Seiten-Zierleisten. Jetzt ist es ein feines Auto geworden, das allerdings durch den Borgward-Zusammenbruch das letzte dieser Typenreihe bleiben sollte. Gebaut wurden ab August 1959 bis zum Sommer 1961 insgesamt 16575 Wagen, davon 4283 Kombi. Anfang 1963 hat man aus vorhandenen Teilen nochmals 487 Wagen montiert.

Preise:	1959/1960	ab April 1960
40 PS Limousine 2 Türen	DM 6135,–	DM 5850,–
55 PS Limousine 2 Türen	DM 6495,–	DM 6210,–
40 PS Luxus-Limousine 2 Türen	DM 6805,–	DM 6655,–
55 PS Luxus-Limousine 2 Türen	DM 7165,–	DM 7015,–
40 PS Coupé 2 Sitze	DM 7425,–	DM 7285,–
55 PS Coupé 2 Sitze	DM 7785,–	DM 7635,–
40 PS Kombi 2 Türen	DM 6615,–	DM 6465,–
55 PS Kombi 2 Türen	DM 6975,–	DM 6825,–

Goliath 1100 1957–1958
Hansa 1100 1958–1959
Hansa 1100 1959–1961

Motor	**40 PS**	**55 PS**
Zylinderzahl	4 (Boxer) Leichtmetallblock	4 (Boxer) Leichtmetallblock
Bohrung x Hub	74 x 64 mm	74 x 64 mm
Hubraum	1093 ccm	1093 ccm
Leistung	40 PS bei 4250 U/min	55 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	8 mkg bei 2750 U/min	8,4 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1 : 7,3	1 : 7,9
Vergaser	Goliath 1100: 1 Fallstromvergaser Solex 32 PICB Hansa 1100 (1958–1959): 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI Hansa 1100 (1959–1961): 1 Flachstromvergaser Solex 32 KI-P	2 Fallstromvergaser Solex 32 PICB
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder	
Kurbelwellenlager	3	
Kühlung	Pumpe, 8 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 3 Liter Öl	
Batterie	6 V 84 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	160 W	
Kraftübertragung	Frontantrieb. Boxermotor vor Vorderachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Ab 1959 auf Wunsch: Saxomat	
Schaltung	Goliath 1100 und Hansa 1100 (1958–1959): Krückstockschaltung unter Lenkrad Hansa 1100 (1959–1961): Lenkradschaltung (mit Gestängeübertragung)	
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 4,00 II. 2,30 III. 1,40 IV. 0,87	I. 4,00 II. 2,15 III. 1,30 IV. 0,87
Antriebs-Übersetzung	4,714	4,714
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen. Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	1 Querfeder oben, Querlenker unten	
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern	
Lenkung	Zahnstange (19,75 : 1). 3 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-Ø 230 mm, Bremsfläche 736 cm²	
Allgemeine Daten		
Radstand	2270 mm	2270 mm
Spur vorn/hinten	1290/1250 mm Hansa 1100 (1959–1961): 1290/1290 mm	1290/1250 mm Hansa 1100 (1959–1961): 1290/1290 mm
Gesamtmaße	Goliath 1100: 4020 x 1630 x 1450 mm Hansa 1100: 4090 x 1630 x 1450 (Coupé 1370) mm	Goliath 1100: 4020 x 1630 x 1450 (Coupé 1370) mm 4090 x 1630 x 1450 (Coupé 1370) mm
Felgen	4 J x 13	4 J x 13
Reifen	5,60–13 (4 PR). Kombi 5,90–13 (6 PR)	5,60–13 (4 PR). Kombi 5,90–13 (6 PR)
Wendekreis	10,7 Meter	10,7 Meter
Wagengewicht	900 kg. Kombi 940 kg	940 kg. Kombi 980 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1225 kg. Kombi 1435 kg	1225 kg. Kombi 1435 kg
Höchstgeschwindigkeit	124 km/h	135 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	26 sec	22 sec
Verbrauch/100 km	10 Liter	9 Liter Super
Kraftstofftank	45 Liter (im Heck)	45 Liter (im Heck)



Goliath 1100
Limousine 2 Türen
1957–1958

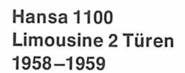
Goliath 1100
Kombi 2 Türen
1957–1958



Goliath 1100
Coupé 2 Sitze
1957–1958







Hansa 1100
Limousine 2 Türen
1958–1959

Hansa 1100
Coupé 2 Sitze
1958–1959





Hansa 1100
Kombi 2 Türen
1958–1959



Hansa 1100
Limousine 2 Türen
1959–1961

Hansa 1100
Coupé 2 Sitze
1959–1961





Lloyd LP 300 Limousine 1950–1951
Lloyd LS 300 Kombi 1951

Lloyd 300 (1950–1952)

Der Lloyd 300 galt unter den damaligen Zeitverhältnissen als geradezu sensationelle Lösung des Kleinwagenproblems. Er war ein primitives, aber betriebsbilliges Fortbewegungsmittel. Im Volksmund hieß er „Leukoplastbomber". Gebaut wurden die Limousine ab Juni 1950, der Kombi und das Coupé ab April 1951. Ab Januar 1952 verbesserte Ausführung aller Modelle mit breiter Motorhaube und Zierleisten. Bis Ende 1952 wurden insgesamt 18087 Wagen geliefert.

Preise:	1950/51	ab April 1951	ab Febr. 1952
LP 300 Limousine 2 Türen	DM 3334,–	DM 3528,–	DM 3664,–
LC 300 Coupé 2 Sitze	–	DM 3678,–	DM 3814,–
LS 300 Kombi 2 Türen	–	DM 3818,–	DM 3954,–

Lloyd 400 (1953–1957)

Ab Januar 1953 bis September 1957 wurden insgesamt 109878 Wagen gebaut. Zeitweise (um 1955) stand Lloyd nach VW und Opel an dritter Stelle in der deutschen Zulassungsstatisik. Es gab den Lloyd 400 in 3 Entwicklungsstufen: Anfangs bestand ganze Karosserie aus Sperrholzschalen mit Kunstlederbezug. Ab März 1953 Seitenteile aus Stahlblech. Ab Januar 1954 auch Motorhaube und Heck aus Stahlblech, außerdem von da ab Zweispeichenlenkrad. Ab November 1954 auch Dach aus Stahlblech, außerdem von da ab großes Heckfenster, unsichtbare Türscharniere, leiseres Kühlgebläse. Ab August 1955 Scheibenentfrostung, Lichtmaschine und Scheinwerfer verstärkt, größere Bremsen, verbesserte Innenausstattung, neue Ausführung als Cabrio-Limousine.

Preise:	1953	ab Jan. 1954	ab Juli 1954	ab Sept. 1955
LP 400 Limousine 2 Türen	DM 3780,–	DM 3665,–	DM 3450,–	DM 3350,–
LC 400 Cabrio-Limousine	–	–	–	DM 3680,–
LS 400 Kombi 2 Türen	DM 3970,–	DM 3790,–	DM 3580,–	DM 3480,–

Lloyd 250 (1956–1957)

„Prüfungsangst-Auto" für Besitzer des alten Führerscheins IV. Für Größe und Gewicht des Wagens zu schwacher Motor. Wurde mit einfachster Ausstattung (ohne Rücksitze, Stoßstangen, Radkappen, Zierleisten) angeboten, von den Käufern aber fast ausnahmslos mit normaler Ausstattung wie LP 400 bestellt. Ab April 1956 bis September 1957 wurden nur 3768 Wagen gebaut. Preise:

LP 250 Limousine 2 Türen, einfache Ausstattung	DM 2980,–
LP 250 V Limousine 2 Türen, normale Ausstattung	DM 3350,–

	Lloyd 300 1950–1952	Lloyd 400 1953–1957	Lloyd 250 1956–1957
Motor	Zweitaktmotor	Zweitaktmotor	Zweitaktmotor
Zylinderzahl	2 (Reihe)	2 (Reihe)	2 (Reihe)
Bohrung x Hub	54 x 64 mm	62 x 64 mm	50 x 64 mm
Hubraum	293 ccm	386 ccm	250 ccm
Leistung	10 PS bei 4000 U/min	13 PS bei 3750 U/min	11 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	2 mkg bei 2700 U/min	2,9 mkg bei 2750 U/min	1,75 mkg bei 3650 U/min
Verdichtung	1 : 6,25	1 : 6,85	1 : 7
Vergaser	1 Flachstromvergaser Solex 26 BFRH	1 Flachstromvergaser Solex 30 BFRH	1 Flachstromvergaser Solex 32 HR
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Schmierung	Gemisch 1 : 25	Gemisch 1 : 25	Gemisch 1 : 25
Batterie	6 V 50 Ah (im Motorraum)	6 V 50 Ah (im Motorraum)	6 V 50 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	75 W	75 W. Ab Okt. 1954: 90 W	90 W
Kraftübertragung	Frontantrieb. Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse	Frontantrieb. Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse	Frontantrieb. Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Krückstockschaltung unter Lenkrad	Krückstockschaltung unter Lenkrad	Krückstockschaltung unter Lenkrad
Getriebe	3 Gang	3 Gang	3 Gang
Synchronisierung	Ohne	Ohne	Ohne
Übersetzungen	I. 4,58, II. 2,19, III. 1,31	I. 4,58, II. 2,19, III. 1,31	I. 4,58, II. 2,19, III. 1,31
Antriebs-Übersetzung	4,87	4,87	5,77
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen Plattformboden Holzkarosserie mit Hartholz-Fachwerkgerippe, Sperrholzverkleidung und Kunstlederbezug	Zentralrohrrahmen Plattformboden Karosserie in Schalenbauweise, zunächst aus Sperrholzteilen mit Kunstlederbezug, dann 1953/54 stufenweise Übergang auf Stahlblechteile	Zentralrohrrahmen Plattformboden Karosserie in Schalenbauweise aus Stahlblechteilen
Vorderradaufhängung	2 Querfedern	2 Querfedern	2 Querfedern
Hinterradaufhängung	Pendel-Hinterachse Halbfedern	Pendel-Hinterachse Halbfedern	Pendel-Hinterachse Halbfedern
Lenkung	Zahnstange (17,65 : 1) 2,25 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,65 : 1) 2,25 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,65 : 1) 2,25 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Mechanisch Seilzug Trommel-∅ 180 mm Bremsfläche 420 cm²	Mechanisch Seilzug Ab März 1953: Hydraulisch Trommel-∅ 180 mm Bremsfläche 426 cm² Ab Aug. 1955: Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 456 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 456 cm²
Handbremse	Mechanisch/4 Räder	Mechanisch/Vorderräder	Mechanisch/Vorderräder
Allgemeine Daten			
Radstand	2000 mm	2000 mm	2000 mm
Spur vorn/hinten	1050/1050 mm	1050/1050 bzw. (ab Nov. 1954) 1050/1100 mm	1050/1100 mm
Gesamtmaße	3200 x 1320 x 1360 mm	3355 x 1410 x 1400 mm	3355 x 1410 x 1400 mm
Felgen	2,50 C x 15	2,50 C x 15	2,50 C x 15
Reifen	4,00/4,25–15	4,25–15 (4 PR)	4,25–15 (4 PR)
Wendekreis	11 Meter	11 Meter	11 Meter
Wagengewicht	480 kg	510 kg	Einfach-Ausstattung 490 kg Normal-Ausstattung 510 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	780 kg. Kombi 835 kg	820 kg	820 kg
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h	75 km/h	75 km/h
Verbrauch/100 km	5,5 Liter	6 Liter	6 Liter
Kraftstofftank	18 Liter (vorn im Motorraum)	25 Liter (vorn im Motorraum)	25 Liter (vorn im Motorraum)



Lloyd LP 300 Limousine 1950–1951



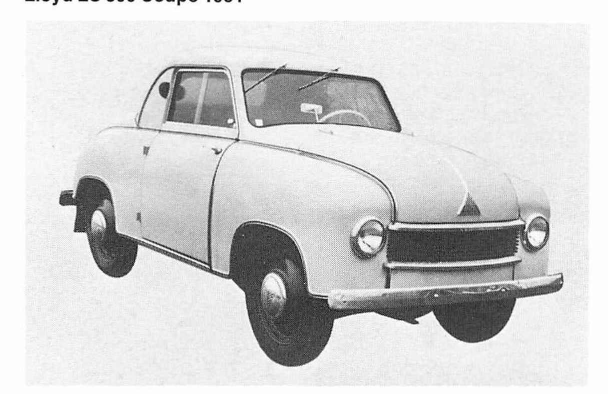
Lloyd LS 300 Kombi 1951



Lloyd LC 300 Coupé 1951



Lloyd LP 300 Limousine 1952



Lloyd LC 300 Coupé 1952



Lloyd LP 400 Limousine 1953



Lloyd LS 400 Kombi 1953



Lloyd LP 400 Limousine 1954–1957



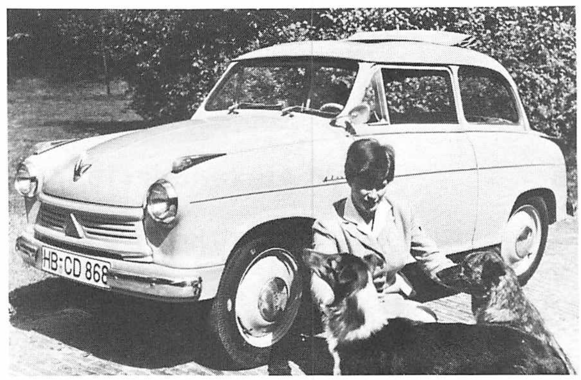
Lloyd LP 600 Limousine 1955–1957



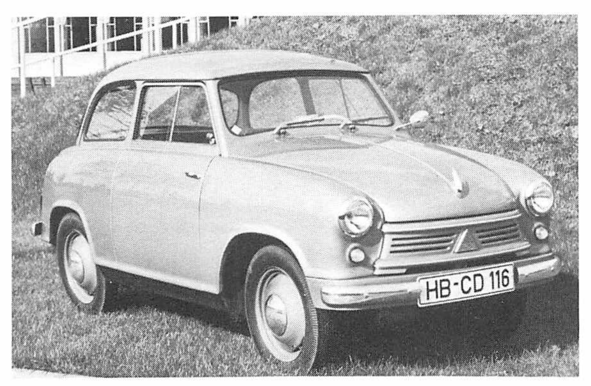
Lloyd LC 600 Cabrio-Limousine 1955–1957



Lloyd LS 600 Kombi 1955–1957



Lloyd Alexander Limousine 1957–1961



Lloyd 600 Standard Limousine 1958–1961



Lloyd 600 Standard Kombi 1958–1961



Lloyd Alexander TS Limousine 1958–1961



Lloyd Alexander TS Kombi 1958–1961

Lloyd 600 (1955–1961)

Übergang von Zwei- auf Viertaktmotor. Höhere Motorleistung entsprach den zeitgemäßen Ansprüchen, überforderte aber das Fahrwerk. Beim Lloyd 600 (ebenso beim Alexander und Alexander TS) verhielt es sich umgekehrt wie bei den italienischen und französischen Kleinwagen: Er war sehr kultiviert in bezug auf die Karosserie, aber unkultiviert in der Mechanik (Motor, Getriebe, Fahrwerk). Das galt auch für das Vierganggetriebe des Alexander und die schraubengefederte Hinterachse des Alexander TS. Die Fahreigenschaften hatten sich vor allem durch die weichere Federung beträchtlich verschlechtert. Die Lloyd 600er wurden zwar jahrelang in ansehnlichen Stückzahlen verkauft, konnten sich aber auf die Dauer gegenüber dem Fiat 600 und anderen Konkurrenten nicht behaupten. Gebaut wurden ab September 1955 bis 1961 von allen Modellen Lloyd 600, Alexander und Alexander TS insgesamt 176524 Wagen.

Preise:	1955–1958	1958–1961
LP 600 Limousine 2 Türen	DM 3680,–	DM 3470,–
LC 600 Cabrio-Limousine 2 Türen	DM 3980,–	–
LS 600 Kombi 2 Türen	DM 3790,–	DM 3570,–

Lloyd Alexander (1957–1961)

Aufgewerteter Lloyd 600 mit Vierganggetriebe, Kurbelfenstern und Schwenkscheiben, Kofferklappe. Gebaut ab Juli 1957. Preise:

Limousine 2 Türen	DM 4060,–
Kombi 2 Türen	DM 4160,–

Lloyd Alexander TS (1958–1961)

Gleicher Wagen mit höherer Motorleistung und neuer Hinterachse. Gebaut ab September 1958. Preise:

Limousine 2 Türen	DM 4330,–
Kombi 2 Türen	DM 4430,–



Lloyd Alexander TS
Limousine
1958–1961

	Lloyd 600 1955–1961	Lloyd Alexander 1957–1961	Lloyd Alexander TS 1958–1961
Motor	Viertakt-Vergasermotor	Viertakt-Vergasermotor	Viertakt-Vergasermotor
Zylinderzahl	2 (Reihe)	2 (Reihe)	2 (Reihe)
Bohrung x Hub	77 x 64 mm	77 x 64 mm	77 x 64 mm
Hubraum	596 ccm	596 ccm	596 ccm
Leistung	19 PS bei 4500 U/min	19 PS bei 4500 U/min	25 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	3,9 mkg bei 2500 U/min	3,9 mkg bei 2500 U/min	4 mkg bei 3100 U/min
Verdichtung	1 : 6,6	1 : 6,6	1 : 7,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 VFIS	1 Fallstromvergaser Solex 28 VFIS	1 Fallstromvergaser Solex 32 PCI
Ventile	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Kette	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Kette	V-förmig hängend Obenliegende Nockenwelle Antrieb durch Kette
Kurbelwellenlager	3	3	3
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Schmierung	Druckumlauf, 1,8 Liter Öl	Druckumlauf, 1,8 Liter Öl	Druckumlauf, 1,8 Liter Öl
Batterie	6 V 50 Ah (im Motorraum)	6 V 50 Ah (im Motorraum)	6 V 66 Ah (im Motorraum)
Kraftübertragung	Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse	Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse	Frontantrieb Motor-Getriebe-Block quer vor Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Krückstockschaltung unter Lenkrad	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	3 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Ohne	I–IV	I–IV
Übersetzungen	I. 4,58 II. 2,19 III. 1,31	I. 4,58 II. 2,39 III. 1,54 IV. 1,03	I. 4,58 II. 2,39 III. 1,54 IV. 1,03
Antriebs-Übersetzung	4,18	4,87	4,87
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen Plattformboden Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise	Zentralrohrrahmen Plattformboden Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise	Zentralrohrrahmen Plattformboden Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise
Vorderradaufhängung	2 Querfedern	2 Querfedern	2 Querfedern
Hinterradaufhängung	Pendelachse Halbfedern	Pendelachse Halbfedern	Gezogene Längslenker Schraubenfedern Stabilisator
Lenkung	Zahnstange (17,65 : 1) 2,25 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,65 : 1) 2,25 Lenkraddrehungen	Zahnstange (17,65 : 1) 2,25 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 456 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 456 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 200 mm Bremsfläche 456 cm²
Handbremse	Mechanisch/Vorderräder	Mechanisch/Vorderräder	Mechanisch/Vorderräder
Allgemeine Daten			
Radstand	2000 mm	2000 mm	2000 mm
Spur vorn/hinten	1050/1100 mm	1050/1100 mm	1050/1100 mm
Gesamtmaße	3355 x 1410 x 1400 mm	3355 x 1410 x 1400 mm	3355 x 1410 x 1400 mm
Felgen	2,50 C x 15	2,50 C x 15	2,50 C x 15
Reifen	4,25–15	4,25–15	4,25–15
Wendekreis	11 Meter	11 Meter	11 Meter
Wagengewicht	540 kg	570 kg	580 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	850 kg	860 kg	910 kg
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h	100 km/h	107 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	60 sec	60 sec	56 sec
Verbrauch/100 km	7 Liter	7 Liter	7 Liter
Kraftstofftank	25 Liter (vorn im Motorraum)	25 Liter (vorn im Motorraum)	25 Liter (vorn im Motorraum)

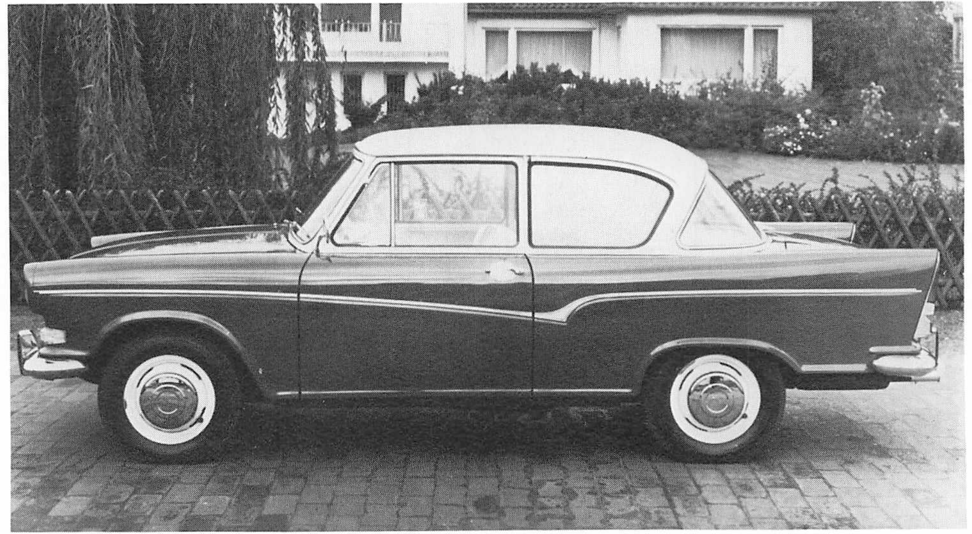
Lloyd Arabella (1959–1963)

Die Arabella war formal und technisch gut gelungen, jedoch wie von jeher fast alle neuen Modelle des Borgward-Konzerns nicht ausgereift genug auf den Markt gekommen. Das verursachte rufschädigende Anfangsschwierigkeiten, wozu kam, daß die Arabella im Hinblick auf ihre reichhaltige Ausstattung preislich zu knapp kalkuliert war, aber nach Lage des Marktes kaum zu einem höheren Preis hätte verkauft werden können. Ab August 1959 (Arabella de Luxe mit 45 PS-Motor ab Oktober 1960) bis Juli 1961 wurden insgesamt 45549 Wagen gebaut, nach dem Borgward-Zusammenbruch in den Jahren 1962 und 1963 nochmals 1493 Wagen. Übrigens hieß der Wagen im Zuge der Sanierungsmaßnahmen des Konzerns zuletzt vor dessen Zusammenbruch nicht mehr Lloyd, sondern Borgward Arabella.

Preise:	1959/1960	ab Juni 1960	ab Nov. 1960
„Arabella" Limousine 2 Türen	DM 5250,–	DM 5490,–	DM 5230,–
„Arabella de Luxe" Limousine 2 Türen	–	–	DM 5730,–



Lloyd bzw. Borgward Arabella Limousine 2 Türen 1959–1963



Lloyd bzw. Borgward Arabella de Luxe Limousine 2 Türen 1960–1963

	Lloyd Arabella 1959–1963	Lloyd Arabella de Luxe 1960–1963
Motor	Vergasermotor	Vergasermotor
Zylinderzahl	4 (Boxer) Leichtmetallblock	4 (Boxer) Leichtmetallblock
Bohrung x Hub	69 x 60 mm	69 x 60 mm
Hubraum	897 ccm	897 ccm
Leistung	38 PS bei 4800 U/min Ab Juli 1960 auf Wunsch: 34 PS bei 4700 U/min	45 PS bei 5300 U/min
Drehmoment	6,2 mkg bei 2500 U/min	6,5 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1 : 7,5	1 : 9
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI	1 Fallstromvergaser Solex 34 PCI
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder	
Kurbelwellenlager	3	
Kühlung	Pumpe, 6 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 2,5 Liter Öl	
Batterie	6 V 66 Ah (im Motorraum)	
Lichtmaschine	180 W	
Kraftübertragung	Frontantrieb Boxermotor vor, Getriebe hinter der Vorderachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Auf Wunsch: Saxomat	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	I–IV	
Übersetzungen	I. 4,67 II. 2,47 III. 1,56 IV. 1,11	
Antriebs-Übersetzung	3,875	
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise	
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern	
Hinterradaufhängung	Gezogene Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator	
Lenkung	Zahnstange (20,9 : 1). 3,4 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-∅ 200 mm, Bremsfläche 656 cm²	
Handbremse	Mechanisch/Hinterräder	
Allgemeine Daten		
Radstand	2200 mm	2200 mm
Spur vorn/hinten	1200/1200 mm	1200/1200 mm
Gesamtmaße	3800 x 1510 x 1395 mm	3840 x 1510 x 1395 mm
Felgen	3½ J x 13	3½ J x 13
Reifen	5,20–13 (4 PR)	5,20–13 (4 PR)
Wendekreis	10,7 Meter	10,7 Meter
Wagengewicht	730 kg	730 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1075 kg	1075 kg
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	133 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	28 sec	23 sec
Verbrauch/100 km	8 Liter	9 Liter Super
Kraftstofftank	35 Liter (im Heck)	35 Liter (im Heck)

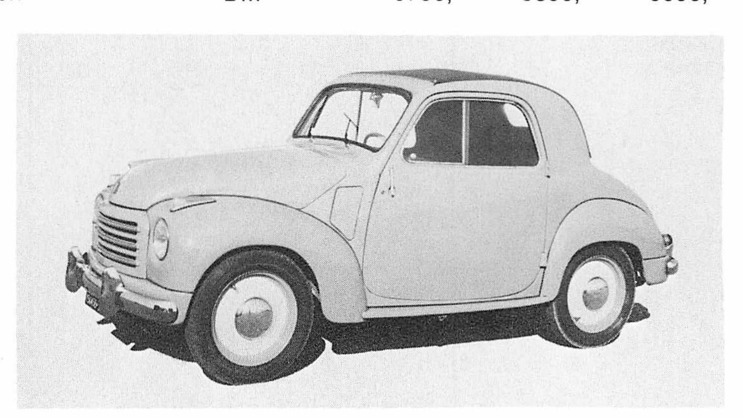
NSU-Fiat, Neckar

Fiat in Turin – Fiat heißt Fabbrica Italiana Automobili Torino – ist die größte Automobilfabrik Italiens und (nach VW und Renault) der drittgrößte Personenwagenproduzent Europas. Auf dem deutschen Markt war Fiat von jeher gut eingeführt und jahrzehntelang sogar die einzige Importmarke von Bedeutung. Gewissermaßen Heimatrecht besaß die italienische Marke hierzulande, seit sie in Heilbronn ein eigenes Montagewerk betrieb. Es handelt sich um die 1929 von NSU übernommenen Fabrikanlagen. Mit deren Kauf erwarb Fiat seinerzeit auch das Recht, die dort montierten Wagen unter der Marke NSU auf den Markt zu bringen. Nachdem NSU in Neckarsulm ab Ende der fünfziger Jahre selbst wieder Automobile baute, verzichtete die Deutsche Fiat AG. ab 1966 auf die Marke NSU-Fiat und wählte für die in Heilbronn montierten Wagen die Marke Neckar. Aber auch dieser Namen verschwand Ende 1969 mit dem Ende der 600er-Produktion. In der Folgezeit beschränkte sich die Heilbronner Montage darauf, Limousinen der Fiat-Reihen 124, 125 und 128 mit Stahlschiebedächern zu versehen, bis schließlich im März 1973 die Pkw-Montage in Heilbronn völlig eingestellt wurde. Die Kapazität hatte maximal 80 Wagen pro Arbeitstag betragen, und das war im Zeitalter großer Stückzahlen nicht mehr wirtschaftlich. Die Deutsche Fiat AG. ist heute ausschließlich als Importeur tätig, wobei die Fabrik in Heilbronn als Zentrale und Reparaturwerk dient.

NSU-Fiat 500 C (1952–1955)

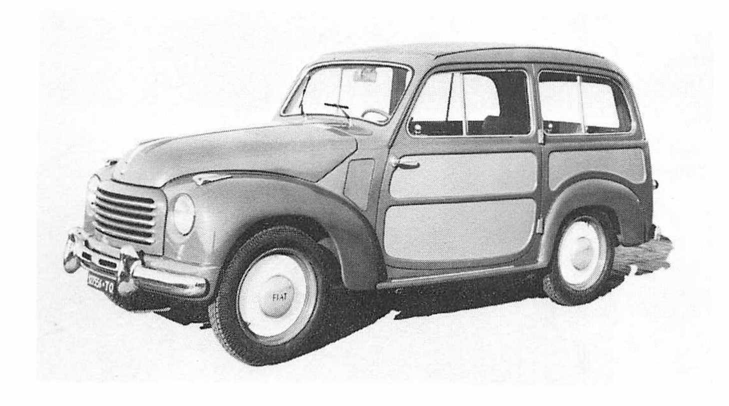
Als Nachfolger des berühmten Vorkriegsmodells Fiat 500 („Topolino") und des im Herbst 1948 herausgebrachten Zwischentyps 500 B wurde der Fiat 500 C (breite Kühlerverkleidung, größerer Gepäckraum, Reserverad im Wagen) beim Genfer Salon im März 1949 vorgestellt. Außer der zweisitzigen Cabrio-Limousine gab es (schon beim 500 B) den viersitzigen Kombi „Giardiniera Belvedere", zunächst in Holz-, Stahl- und ab 1952 in Ganzstahl-Ausführung. Als Anfang 1955 der Fiat 600 erschien, wurde die Produktion des äußerst beliebt gewesenen Fiat 500 C eingestellt. In Deutschland war zunächst nur der Kombi und erst ab Sommer 1950 auch der normale Zweisitzer erhältlich. Beide Modelle wurden ab 1952 als NSU-Fiat 500 C in Heilbronn montiert. Die Gesamtzahl aller Fiat 500, 500 B und 500 C betrug 520 000 Wagen.

Preise:	1950/51	1952	1953	1954
Cabrio-Limousine 2 Sitze	DM 4900,–	5060,–	4910,–	4610,–
Kombi (Standard) 2 Türen	DM 5200,–	5510,–	5150,–	4850,–
Kombi (Luxus) 2 Türen	DM –	5750,–	5390,–	5090,–



NSU-Fiat 500 C
Cabrio 2 Sitze
1952–1955

	NSU-Fiat 500 C 1952–1955	NSU-Fiat 500 C Kombi 1952–1955
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	
Bohrung x Hub	52 x 67 mm	
Hubraum	570 ccm	
Leistung	16,5 PS bei 4400 U/min	
Drehmoment	3 mkg bei 2900 U/min	
Verdichtung	1 : 6,45	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Weber 22 DRS oder Solex 22 IAC-4	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Duplex-Kette	
Kurbelwellenlager	2	
Kühlung	Pumpe, 5,5 Liter Wasser	
Schmierung	Druckumlauf, 2,2 Liter Öl	
Batterie	12 V 28 Ah (unter Boden hinter Fahrersitz)	
Lichtmaschine	150 W	
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	III–IV	
Übersetzungen	I. 4,480 II. 2,730 III. 1,766 IV. 1,000	
Antriebs-Übersetzung	5,125	
Fahrwerk	Profilrahmen mit Kreuzverstrebung Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Querlenker unten, 1 Querfeder oben	
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern (beim Kombi verstärkt), Stabilisator	
Lenkung	Schnecke (13,79 : 1). 2,5 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-∅ 200 mm, Bremsfläche 492 cm²	
Handbremse	Mechanisch/Kardanwelle	
Allgemeine Daten		
Radstand	2000 mm	2000 mm
Spur vorn/hinten	1116/1083 mm	1116/1083 mm
Gesamtmaße	3350 x 1298 x 1375 mm	3320 x 1290 x 1410 mm
Felgen	2,50 C x 15	2,50 C x 15
Reifen	4,25–15	4,25–15 T
Wendekreis links/rechts	8,7 Meter	8,7 Meter
Wagengewicht	625 kg	650 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	850 kg	1025 kg
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h	93 km/h
Beschleunigung 0–80 km/h	36 sec	40 sec
Verbrauch/100 km	6 Liter	6,5 Liter
Kraftstofftank	21,5 Liter (vorn im Motorraum)	21,5 Liter (vorn im Motorraum)



NSU-Fiat 500 C
Kombi 2 Türen
(Ganzstahl-Ausführung)
1952–1955

NSU-Fiat 1100 bzw. NSU-Fiat Neckar (1953–1956)

Werksbezeichnung: Typ 103. Nachfolger des (in Deutschland nicht angebotenen) Fiat 1100 E, dem letzten Modell der aus dem Vorkriegs-Fiat 1100 abgeleiteten Baureihe. Der „Neue 1100“ (in Italien „Fiat Nuova Millecento“ genannt) war ein völlig neues Modell, nur der Motor stammte vom Vorgänger. Viertüren-Limousine im Stil des Fiat 1400. Vorgestellt und gebaut ab März 1953. Aus Heilbronner Montage kam ab Juni 1953 der NSU-Fiat 1100, der ab September 1955 NSU-Fiat Neckar hieß. Preis: Limousine 4 Türen DM 6700,–, ab 1955 DM 5950,–

NSU-Fiat Neckar (1956–1957)

Fiat 1100 (Typ 103 E) ab Juli 1956: Höhere Motorleistung, Kühlergitter mit eingebauter Nebellampe, neue Armaturentafel mit vertikalem Tachometer, Handschuhkasten, Scheibenwascher, zweifarbige Innenausstattung, hintere Sitzbank vorklappbar, Reserverad unter Kofferboden. Fiat 1100 und NSU-Fiat Neckar ab September 1956: Hinterkotflügel mit organisch eingebauten Heckleuchten. Preis: Limousine 4 Türen DM 5700,–

NSU-Fiat Neckar (1958–1959)

Fiat 1100 Normale (Motor 103 D) ab Oktober 1957: Verlängerter Kofferraum, größeres Heckfenster, anderes Kühlergitter, neuer Zylinderkopf (40 PS), Fallstromvergaser mit Beschleunigungspumpe, Zünd-Anlaß-Schalter, größere Bremsen mit verrippten Trommeln, serienmäßige Zweifarbenlackierung, massivere Stoßstangen. Entsprechender NSU-Fiat Neckar ab März 1958. Seine Besonderheiten: Nebelscheinwerfer im Kühlergitter, Kombinations-Kofferraum mit vorklappbarem Rücksitz. Preis: Limousine 4 Türen DM 5700,–

NSU-Fiat Neckar (1959–1960)

Ab Mai 1959: Unverändert 40 PS-Motor (103 D) und einteilige Kardanwelle, jedoch Karosserie mit beiderseits breitem Lackstreifen, Tankstutzen unter abschließbarer



NSU-Fiat 1100
NSU-Fiat Neckar
Limousine 4 Türen
1953–1956



NSU-Fiat Neckar
Limousine 4 Türen
1956–1957

Klappe, Schwenkfenster in den Vordertüren, Ablagebord unter Armaturentafel sowie weiterhin mit dem bewährten Kombinations-Rücksitz. Preis: Limousine 4 Türen DM 5800,–, Stahl-Schiebedach + DM 350,–

NSU-Fiat Neckar (1961–1962)

Ab März 1961 bis Dezember 1961: NSU-Fiat Neckar (entsprechend dem im November 1960 herausgekommenen, in Deutschland nicht angebotenen Fiat 1100 Export). 48 PS-Motor (103 H), rundes Dach wie die bisherigen 1100er, aber mit größerer Heckscheibe, Stoßstange mit Gummipuffern, Kombi-Rücksitz. Preis: Limousine 4 Türen DM 5600,–, Stahl-Schiebedach + DM 180,–

Ab März 1961 bis Ende 1962: NSU-Fiat Neckar Spezial (entsprechend dem im November 1960 herausgekommenen, in Deutschland nur vereinzelt angebotenen Fiat 1100 Spezial). Modernere Form durch flaches Dach und vorn angeschlagene Türen. Ab Februar 1962: Einzelsitze vorn. Preis: Limousine 4 Türen DM 5950,–, Stahl-Schiebedach + DM 180,–

NSU-Fiat Europa (1963–1965)

Januar 1963: NSU-Fiat Europa als deutsche Ausgabe des seit Oktober 1962 gebauten Fiat 1100 D mit Motor 103 G aus dem früheren Fiat 1200. Einfachere Frontgestaltung, flachere Motorhaube, andere Anordnung der Bedienungsschalter, Zweiklang-Horn. Ab September 1963: NSU-Fiat Europa Luxus mit etwas anderem Kühlergitter und seitlich 2 Zierlinien. Preise: „Europa" Limousine 4 Türen DM 5600,–, „Europa Luxus" Limousine 4 Türen DM 5800,–, Stahl-Schiebedach + DM 250,–

Neckar 1100 Millecento (1966–1968)

Fiat 1100 R ab Januar, deutsche Ausgabe Neckar 1100 Millecento ab März 1966: Formal und technisch überarbeitet. Wieder mit 1,1 Liter-Motor. Scheibenbremsen vorn, Mittelschaltung, 13 Zoll-Räder. Gebaut bis Ende 1968. Preis: Limousine 4 Türen DM 5450,–, Stahl-Schiebedach + DM 290,–. Gesamtproduktion aller Fiat 1100 seit 1953: 1750000 Wagen.



NSU-Fiat Neckar
Limousine 4 Türen
1958–1959

NSU-Fiat Neckar
Limousine 4 Türen
1959–1960

	NSU-Fiat 1100 1953–1955 NSU-Fiat Neckar 1955–1956	NSU-Fiat Neckar 1956–1957	NSU-Fiat Neckar 1958–1960
Motor	Fiat 103	Fiat 103 E	Fiat 103 D
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	68 x 75 mm	68 x 75 mm	68 x 75 mm
Hubraum	1089 ccm	1089 ccm	1089 ccm
Leistung	34 PS bei 4400 U/min	37 PS bei 4400 U/min	40 PS bei 4800 U/min
Drehmoment	7,0 mkg bei 2500 U/min	7,1 mkg bei 2700 U/min	7,25 mkg bei 3200 U/min
Verdichtung	1 : 6,7	1 : 7,0	1 : 7,0
Vergaser	1 Fallstromvergaser Weber 32 DR oder Solex 32 BIC	1 Fallstromvergaser Weber 32 DR oder Solex 32 BIC	1 Fallstromvergaser Solex C 32 PBIC
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	3	3	3
Kühlung	Pumpe, 5,6 Liter Wasser	Pumpe, 5,6 Liter Wasser	Pumpe, 5,6 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 3 Liter Öl	Druckumlauf, 3 Liter Öl	Druckumlauf, 3 Liter Öl
Batterie	12 V 28 Ah (im Motorraum)	12 V 28 Ah (im Motorraum)	12 V 32 Ah (im Motorraum)
Lichtmaschine	180 W	180 W	180 W. Ab 1959: 230 W
Kraftübertragung	Antrieb auf Hinterräder Einteilige Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Einteilige Kardanwelle	Antrieb auf Hinterräder Einteilige Kardanwelle
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Lenkradschaltung
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	II–IV	II–IV	II–IV
Übersetzungen	I. 3,86 II. 2,38 III. 1,57 IV. 1,00	I. 3,86 II. 2,38 III. 1,57 IV. 1,00	I. 3,86 II. 2,38 III. 1,57 IV. 1,00
Antriebs-Übersetzung	4,30	4,30	4,30
Fahrwerk	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator	Doppel-Querlenker Schraubenfedern Stabilisator
Hinterradaufhängung	Starrachse, Halbfedern Stabilisator	Starrachse, Halbfedern Stabilisator	Starrachse, Halbfedern Stabilisator
Lenkung	Schnecke (16,4 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen	Schnecke (16,4 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen	Schnecke (16,4 : 1) 3,25 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 250 mm Bremsfläche 658 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 250 mm Bremsfläche 658 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 250 mm Bremsfläche 960 cm²
Handbremse	Mechanisch/Kardanwelle	Mechanisch/Kardanwelle	Mechanisch/Kardanwelle
Allgemeine Daten			
Radstand	2340 mm	2340 mm	2340 mm
Spur vorn/hinten	1229/1212 mm	1229/1212 mm	1232/1215 mm
Gesamtmaße	3775 x 1458 x 1485 mm	3775 x 1458 x 1485 mm	3915 x 1458 x 1490 mm
Felgen	3½ J x 14	3½ J x 14	3½ J x 14
Reifen	5,20–14	5,20–14	5,20–14
Wendekreis links/rechts	10,9 Meter	10,9 Meter	10,9 Meter
Wagengewicht	840 kg	870 kg	905 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	1175 kg	1175 kg	1240 kg
Höchstgeschwindigkeit	116 km/h	120 km/h	123 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	32 sec	32 sec	31 sec
Verbrauch/100 km	9 Liter	9 Liter	9 Liter
Kraftstofftank	38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck)

NSU-Fiat Neckar 1961–1962	NSU-Fiat Europa 1963–1965	Neckar 1100 Millecento 1966–1968
Fiat 103 H	Fiat 103 G	Fiat 103 P
4 (Reihe)	4 (Reihe)	4 (Reihe)
68 x 75 mm	72 x 75 mm	68 x 75 mm
1089 ccm	1221 ccm	1089 ccm
48 PS bei 5300 U/min	48 PS bei 5100 U/min	48 PS bei 5200 U/min
7,4 mkg bei 3500 U/min	8,5 mkg bei 2500 U/min	7,9 mkg bei 3000 U/min
1 : 7,85	1 : 8,1	1 : 8,1
1 Doppel-Fallstromvergaser Solex C 32-35 PATI	1 Fallstromvergaser Weber 32 IMP 4 oder Solex C 32 PBIC	1 Doppel-Flachstromvergaser Solex C 32 PHH 5
Hängend	Hängend	Hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle	Seitliche Nockenwelle
Antrieb durch Duplex-Kette	Antrieb durch Duplex-Kette	Antrieb durch Duplex-Kette
3	3	3
Pumpe, 5 Liter Wasser	Pumpe, 5 Liter Wasser	Pumpe, 5,3 Liter Wasser
Druckumlauf, 3 Liter Öl	Druckumlauf, 3 Liter Öl	Druckumlauf, 3,25 Liter Öl
12 V 32 Ah (im Motorraum)	12 V 36 Ah (im Motoraum)	12 V 36 Ah (im Motorraum)
230 W	230 W	230 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder
Einteilige Kardanwelle	Einteilige Kardanwelle	Geteilte Kardanwelle
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
	Auf Wunsch: Saxomat	
Lenkradschaltung	Lenkradschaltung	Schaltstock Wagenmitte
4 Gang	4 Gang	4 Gang
II–IV	II–IV	II–IV
I. 3,86	I. 3,86	I. 3,86
II. 2,38	II. 2,38	II. 2,38
III. 1,57	III. 1,57	III. 1,57
IV. 1,00	IV. 1,00	IV. 1,00
4,30	4,30	4,30
Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie	Selbsttr. Ganzstahlkarosserie
Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker
Schraubenfedern	Schraubenfedern	Schraubenfedern
Stabilisator	Stabilisator	Stabilisator
Starrachse, Halbfedern	Starrachse, Halbfedern	Starrachse, Halbfedern
Stabilisator	Stabilisator	
Schnecke (16,4 : 1)	Schnecke (16,4 : 1)	Schnecke (16,4 : 1)
3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen	3,25 Lenkraddrehungen
Kurze Lenksäule	Kurze Lenksäule	Kurze Sicherheits-Lenksäule
Hydraulisch	Hydraulisch	Hydraulisch
Trommel-Ø 250 mm	Trommel-Ø 250 mm	Scheiben-Ø vorn 227 mm
Bremsfläche 960 cm^2	Bremsfläche 960 cm^2	Trommelbremsen hinten
Mechanisch/Hinterräder	Mechanisch/Hinterräder	Mechanisch/Hinterräder
2340 mm	2340 mm	2342 mm
1232/1215 mm	1232/1215 mm	1232/1214 mm
Neckar: 3963 x 1458 x 1490	3940 x 1458 x 1468 mm	3965 x 1465 x 1450 mm
N. Spezial: 3963 x 1458 x 1468		
3½ J x 14	3½ J x 14	4½ J x 13
5,20–14	5,20–14	6,15/155–13 (4 PR)
10,9 Meter	10,9 Meter	10,9 Meter
950 kg	910 kg	850 kg
1265 kg	1280 kg	1250 kg
128 km/h	130 km/h	131 km/h
31 sec	28 sec	24 sec
9,5 Liter Super	9,5 Liter Super	10 Liter Super
38 Liter (im Heck)	38 Liter (im Heck)	36 Liter (im Heck)

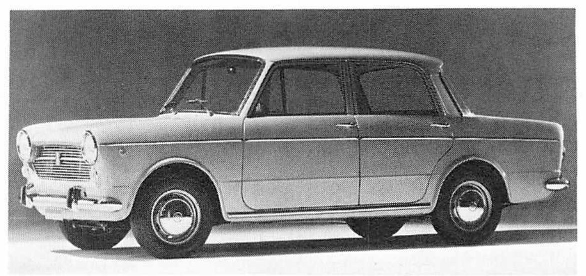


NSU-Fiat Neckar Limousine 4 Türen (1961)
und NSU-Fiat Neckar Spezial Limousine 4 Türen (1961–1962)





NSU-Fiat Europa Luxus Limousine 4 Türen (1963–1965)



Neckar 1100 Millecento Limousine 4 Türen (1966–1968)

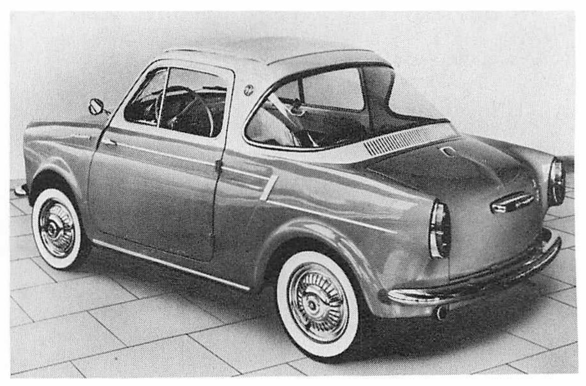
NSU-Fiat Weinsberg 500 (1959–1963)

Zwei Sondermodelle des Fiat 500, gebaut von dem zur Deutschen Fiat gehörenden Karosseriewerk Weinsberg. Ab Januar 1959 bis Frühjahr 1963 wurden insgesamt 6190 Wagen dieses Typs hergestellt. Coupé und Limousette unterschieden sich durch den Dachaufbau, beide besaßen serienmäßig Schiebedach statt Klappdach, eine bessere Ausstattung als der Fiat 500 sowie Zweifarbenlackierung. Die Mechanik entsprach dem jeweiligen Fiat 500 Luxus bzw. Fiat 500 D. In der ursprünglichen Ausführung kennzeichneten den Weinsberg geknickte Seiten-Zierleisten, an deren Stelle ab Juni 1960 breite Zierstreifen traten.

Preise:	ab Jan. 1959	Sept. 1959	März 1960	Sept. 1961
Coupé zweisitzig	DM 3990,–	3840,–	3720,–	3640,–
Limousette 2/2sitzig	DM 3990,–	3840,–	3720,–	3640,–



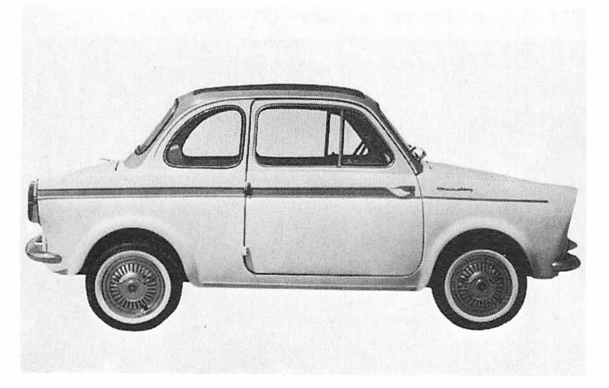
NSU-Fiat Weinsberg 500 Limousette (Schiebedach) 1959–1960

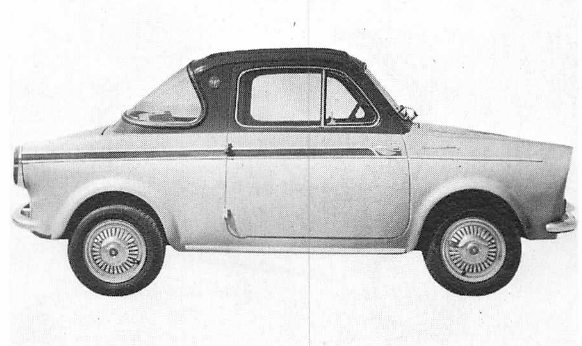


NSU-Fiat Weinsberg 500 Coupé (Schiebedach) 1959–1960

NSU-Fiat Weinsberg 500
1959–1963

	Bis Dezember 1960	Ab Januar 1961
Motor		
Zylinderzahl	2 (Twin)	2 (Twin)
Bohrung x Hub	66 x 70 mm	67,4 x 70 mm
Hubraum	479 ccm	499,5 ccm
Leistung	15 PS bei 4250 U/min	15 PS bei 4400 U/min
Drehmoment	3,05 mkg bei 3400 U/min	3,05 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1 : 7,0	1 : 7,1
Vergaser	1 Fallstromvergaser Weber 26 IMB	
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Einfach-Kette	
Kurbelwellenlager	2	
Kühlung	Gebläse (Luft)	
Schmierung	Druckumlauf, 2,1 Liter Öl	
Batterie	12 V 32 Ah (vorn im Wagen)	
Lichtmaschine	230 W	
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	
Getriebe	4 Gang	
Synchronisierung	Ohne	
Übersetzungen	I. 3,273 II. 2,067 III. 1,300 IV. 0,875	I. 3,700 II. 2,067 III. 1,300 IV. 0,875
Antriebs-Übersetzung	5,125, oder auch 4,875	5,125, oder auch 4,875
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderradaufhängung	Querlenker oben, 1 Querfeder unten	
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern	
Lenkung	Schnecke (15,5 : 1). 3,1 Lenkraddrehungen	
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-∅ 170 mm, Bremsfläche 431 cm²	
Handbremse	Mechanisch/Hinterräder	
Allgemeine Daten		
Radstand	1840 mm	
Spur vorn/hinten	1121/1135 mm	
Gesamtmaße	3085 x 1350 x 1310 mm	
Felgen	3,50 x 12	
Reifen	4,40–12 (4 PR)	
Wendekreis links/rechts	8,6 Meter	
Wagengewicht	530 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht	750 kg	820 kg
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h	100 km/h
Beschleunigung 0–80 km/h	37 sec	31 sec
Beschleunigung 0–100 km/h	–	ca. 90 sec
Verbrauch/100 km	6 Liter	6,5 Liter
Kraftstofftank	21 Liter (vorn im Wagen)	21 Liter (vorn im Wagen)


NSU-Fiat Weinsberg 500 Limousette (Schiebedach) 1960–1963


NSU-Fiat Weinsberg 500 Coupé (Schiebedach) 1960–1963

NSU-Fiat Jagst (1956–1960)

Unmittelbarer Nachfolger des Fiat 500 C, jedoch in seinem gesamten Aufbau völlig anders gestaltet war der Fiat 600. Zum Zeitpunkt seines Erscheinens und dann noch viele Jahre lang war er ein unerhört originelles Automobilchen, das sich den damals sehr zahlreichen Sechshunderter-Modellen anderer Marken als in fast jeder Beziehung klar überlegen erwies. Vorgestellt und gebaut wurde der Fiat 600 ab März 1955. Im Juli 1956 begann die Auslieferung des in Heilbronn montierten NSU-Fiat Jagst als Limousine mit Klappdach (fälschlich Cabrio-Limousine genannt). Im März 1957 kamen Kurbel- statt Schiebefenster in den Türen, klappbare Vordersitze sowie Blinker- und Scheinwerfer-Schalter unter dem Lenkrad. Ab November 1957 Scheibenwasch-Anlage. Ab März 1959 etwas höhere Motorleistung. Jagst ab Mai 1959 mit Schiebedach statt Klappdach. November 1959 vordere Blinkleuchten unter den Scheinwerfern statt oben auf den Kotflügeln.

Preise:	bis Sept. 1957	ab Sept. 1957	ab Sept. 1959
Limousine 2 Türen	DM 4460,–	4330,–	4270,–

NSU-Fiat Jagst 770 (1960–1964)

Gebaut ab September 1960. Gleicher Wagen wie vorher, jedoch 767 statt 633 ccm-Motor (kein deutlich fühlbarer Leistungsunterschied), Anlasser-Betätigung mit Zündschlüssel, Schwenkfenster in den Türen. Ab Januar 1962 Lenk-Zünd-Anlaß-Schloß, Ablagebord unter Armaturentafel, verstellbare Liegesitz-Rücklehnen.

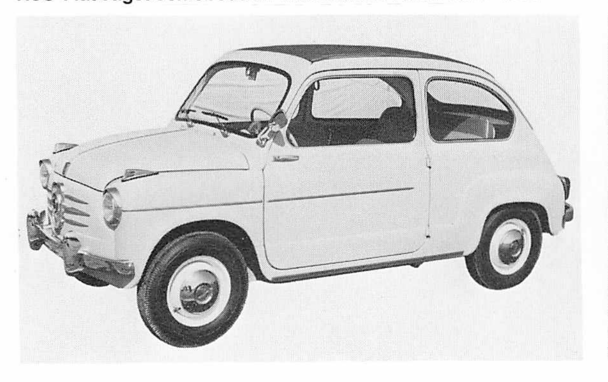
Preise:	ab Sept. 1960	ab Sept. 1961
Limousine 2 Türen	DM 4270,–	4210,–

NSU-Fiat Jagst 2 (1964–1969)

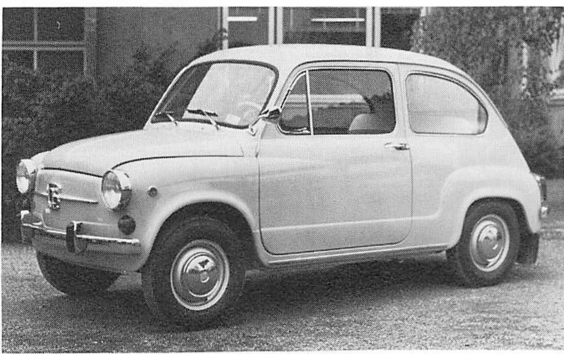
Gebaut ab Juni 1964. Unterscheidet sich vom Vormodell lediglich durch vorn angeschlagene Türen sowie die (wegen des Versicherungstarifs) von 25 auf 23 PS herabgesetzte Motorleistung, was für die Fahrpraxis völlig belanglos blieb. Ab November 1965 etwas geänderte Frontansicht (größere Scheinwerfer, einfachere Verzierungen, Gummi auf Stoßstangen-Hörnern) sowie Wegfall der seitlichen Zierleisten. Preis: Limousine 2 Türen DM 4000,–

Ende 1969 beendete man in Turin und Heilbronn die Herstellung des Fiat 600, von dem seit 1955 fast 2,5 Millionen Stück gebaut und an die 300000 in der Bundesrepublik verkauft worden waren. Im Hinblick auf die weiterhin bestehende Nachfrage wurden ab Juni 1970 bis 1973 etwa 20000 spanische Seat 600 D im Bundesgebiet als Fiat 770 S (Produktion Seat) verkauft.

NSU-Fiat Jagst Schiebedach-Limousine 2 Türen 1956–1960



NSU-Fiat Jagst 2 Limousine 2 Türen 1964–1969



	NSU-Fiat Jagst 1956–1960	NSU-Fiat Jagst 770 1960–1964 NSU-Fiat Jagst 2 1964–1969
Motor		
Zylinderzahl	4 (Reihe)	4 (Reihe)
Bohrung x Hub	60 x 56 mm	62 x 63,5 mm
Hubraum	633 ccm	767 ccm
Leistung	Bis März 1959: 19 PS bei 4600 U/min Ab März 1959: 20 PS bei 4800 U/min	Bis Juni 1964: 25 PS bei 4800 U/min Ab Juni 1964: 23 PS bei 4500 U/min
Drehmoment	4,05 mkg bei 2800 U/min	4,7 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1955/56: 1 : 7. Ab 1957: 1 : 7,5	1 : 7,5
Vergaser	1 Fallstromvergaser 1955/56: Weber 22 DRA oder Solex 22 BICF Ab 1957: Weber 22 IM Ab März 1959: Weber 26 IM	1 Fallstromvergaser Weber 28 ICP Ab 1964 auch: Solex 28 PIB
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Duplex-Kette
Kurbelwellenlager	3	3
Kühlung	Pumpe, 4,3 Liter Wasser	Pumpe, 4,3 Liter Wasser
Schmierung	Druckumlauf, 2,5 Liter Öl	Druckumlauf, 3 Liter Öl
Batterie	12 V 28 bzw. (ab 1958) 32 Ah (vorn im Wagen)	12 V 32 bzw. (ab 1963) 36 Ah (vorn im Wagen)
Lichtmaschine	160 W	160 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung Ab Sept. 1959 auf Wunsch: Saxomat	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schaltstock Wagenmitte	Schaltstock Wagenmitte
Getriebe	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	II–IV	II–IV
Übersetzungen	I. 3,385 II. 2,055 III. 1,333 IV. 0,896	I. 3,385 II. 2,055 III. 1,333 IV. 0,896
Antriebs-Übersetzung	5,375	4,875
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Querlenker oben, 1 Querfeder unten	Querlenker oben, 1 Querfeder unten
Hinterradaufhängung	Schräglenker, Schraubenfedern	Schräglenker, Schraubenfedern
Lenkung	Schnecke (17,1 : 1). 3,3 Lenkraddrehungen	Schnecke (17,1 : 1). 3,3 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-∅ 185 mm, Bremsfläche 432 cm²	Hydraulisch Trommel-∅ 185 mm, Bremsfläche 432 cm²
Handbremse	Bis Herbst 1959: Mechanisch/Getriebe Ab Herbst 1959: Mechanisch/Hinterräder	Mechanisch/Hinterräder
Allgemeine Daten		
Radstand	2000 mm	2000 mm
Spur vorn/hinten	1150/1160 mm	1150/1160 mm
Gesamtmaße	3215 x 1380 x 1410 mm	3295 x 1395 x 1410 mm
Felgen	3,50 x 12	3,50 x 12
Reifen	5,20–12 (4 PR)	5,20–12 (4 PR)
Wendekreis links/rechts	8,7 Meter	8,7 Meter
Wagengewicht	600 kg	Jagst 770: 605 kg. Jagst 2: 615 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	895 kg	Jagst 770: 925 kg. Jagst 2: 930 kg
Höchstgeschwindigkeit	103 km/h	104 km/h
Beschleunigung 0–80 km/h	28 sec	23 sec
Beschleunigung 0–100 km/h	60 sec	54 sec
Verbrauch/100 km	6,5 Liter	7 bis 7,5 Liter
Kraftstofftank	27 Liter (vorn im Wagen)	27 bzw. (ab 1965) 31 Liter (vorn im Wagen)

Amphicar

Die zur Quandt-Gruppe gehörenden Industrie-Werke Karlsruhe bauten seit Herbst 1961 in ihren Zweigwerken Lübeck und Berlin-Borsigwalde bzw. ab Herbst 1962 nur noch in Berlin-Borsigwalde den vom Schwimmwagen-Konstrukteur Hanns Trippel entwickelten Amphicar. Bis 1965 wurden schätzungsweise 2500 Fahrzeuge hergestellt, von denen etwa die Hälfte nach den USA gingen. Preis DM 10500,– bzw. (ab April 1963) DM 8385,–



Amphicar Schwimmwagen 1961–1965





Gutbrod

In den zwanziger Jahren baute Wilhelm Gutbrod zuerst in Ludwigsburg, dann in Stuttgart-Feuerbach die damals in hohem Ansehen stehenden Motorräder Marke „Standard". Mit dem Automobilbau beschäftigte er sich 1933 bis 1935 zum ersten Mal, als er den von Dipl.-Ing. Josef Ganz konzipierten Standard Superior auf den Markt brachte, einen Kleinwagen mit 400 und 500 ccm-Heckmotor. Diesem folgten Lieferwagen verschiedener Ausführung sowie, nach dem Umzug in ein neu errichtetes Werk in Plochingen, als Hauptgeschäft ein von Gutbrod konstruierter Motormäher. Dessen Produktion konnte bald nach dem Kriege wieder aufgenommen werden, doch Walter Gutbrod, der Sohn des Firmengründers, verlegte sich nun hauptsächlich auf den Automobilbau. Unter der technischen Leitung von Dr. Hans Scherenberg erschien 1950 der für damalige Verhältnisse sehr moderne Kleintransporter Gutbrod Atlas und nahezu gleichzeitig der Personenwagen Gutbrod Superior. Aber die Kapitalausstattung war für einen Automobilbau größeren Stils – mittlerweile hatte man bei Calw im Schwarzwald ein weiteres Werk errichtet – zu

Amphicar Modell 770
1961–1965

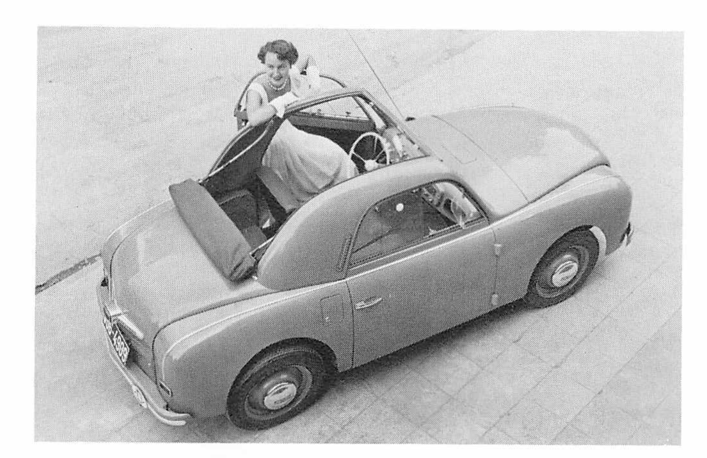
Motor	Triumph Herald 1200 (England)		
Zylinderzahl	4 (Reihe)		
Bohrung x Hub	69,3 x 76 mm		
Hubraum	1147 ccm		
Leistung	38,3 PS bei 4750 U/min		
Drehmoment	7,8 mkg bei 2500 U/min		
Verdichtung	1:8		
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex B 30 PSEI		
Ventile	Hängend. Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette		
Kurbelwellenlager	3		
Kühlung	Pumpe, 7 Liter Wasser		
Schmierung	Druckumlauf, 4,5 Liter Öl		
Batterie	12 V 32 Ah		
Lichtmaschine	160 W		
Kraftübertragung	Hecktriebblock. Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
		Straßenfahrt	**Wasserfahrt**
		Antrieb auf die Hinterräder	Antrieb auf 2 dreiflügelige Kunststoff-Schrauben (290 mm ∅) in je einem Schraubentunnel links und rechts vom Motor
Schaltung		Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe		4 Gang	Umkehrgetriebe
Synchronisierung		I–IV	
Übersetzungen		I. 4,50 II. 2,91 III. 1,75 IV. 1,04 Rückwärts 4,14	Vorwärts 3,0 Rückwärts 3,0
Antriebs-Übersetzung		4,72	
Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie Verstärkung durch Doppelrohr-Rahmen Als Schwimmkörper wasserdicht verschließbar		
Vorderradaufhängung	Gezogene Kurbellenker. Federbeine mit Schraubenfedern		
Hinterradaufhängung	Gezogene Kurbellenker. Federbeine mit Schraubenfedern		
Lenkung	Schnecke. 2,9 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-∅ 230 mm, Bremsfläche 788 cm^2		
Handbremse	Mechanisch (Seilzug)/Hinterräder		
Allgemeine Daten			
Radstand	2100 mm		
Spur vorn/hinten	1212/1260 mm		
Gesamtmaße	4330 x 1565 x 1520 mm		
Felgen	$4^{1}/_{2}$ K x 13		
Reifen	6,40–13		
Wendekreis	13 Meter		
Wagengewicht	1050 kg		
Zuläss. Gesamtgewicht	1350 kg		
		Straßenfahrt	**Wasserfahrt**
		Bodenfreiheit 235 mm	Freibord 550 mm
Höchstgeschwindigkeit		115 km/h	12 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h		50 sec	
Verbrauch		10 Liter/100 km	12 Liter/Stunde
Kraftstofftank	47 Liter (vorn im Wagen)		

mager, und so geriet die Firma in Geldschwierigkeiten. Der Automobilbau mußte 1954 aufgegeben und das Werk Calw verkauft werden. Die Gründerfamilie verließ den Betrieb, der fortan wieder Landmaschinen herstellte.

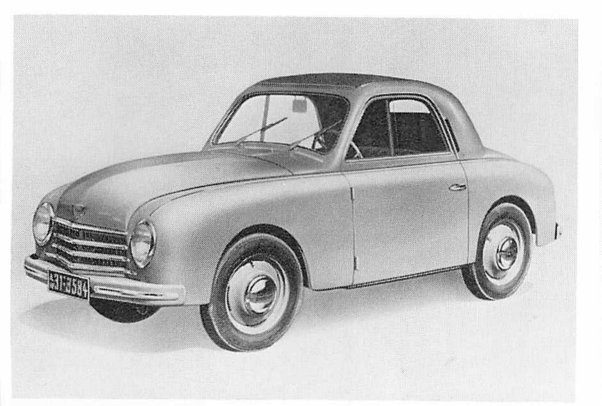
Gutbrod Superior (1950–1954)

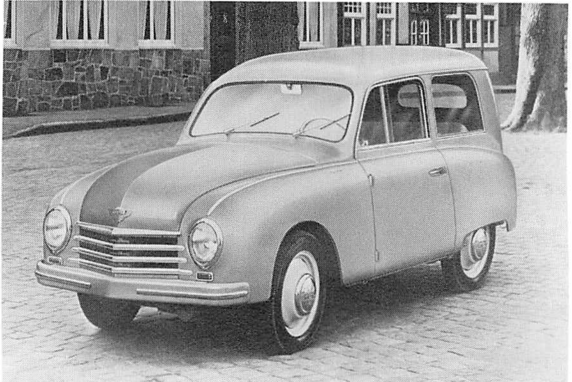
In Form und Linie hervorragend gelungener Zweisitzer, für die Begriffe seiner Zeit ziemlich schnell und ausgezeichnete Fahreigenschaften, doch leider waren der Zweitaktmotor und das Fahrwerk anfällig. Gebaut wurden ab Juli 1950 (Vorserie ab November 1949) bis April 1954 insgesamt 7726 Gutbrod Superior, und zwar einschließlich des ab 1952 lieferbaren, von den Westfalia-Werken (Wiedenbrück) entwickelten und montierten Kombiwagens sowie einiger zuletzt noch hergestellter Viersitzer-Limousinen. Es begann mit dem Gutbrod Superior 600 in Standard- und Luxusausführung. Im September 1952 wurde das letztere Modell durch den Gutbrod Superior 700 Luxus abgelöst, welcher wahlweise mit Vergaser- oder mit (noch sehr unzuverlässigem) Einspritzmotor erhältlich war, wozu bemerkt sei, daß bereits seit Ende 1951 einige Superior 600 mit Benzineinspritzung ausgerüstet worden waren. Die letzten, ab August 1953 gebauten Superior 600 Standard besaßen das gleiche Synchrongetriebe wie die 700er-Modelle.

Preise	1950/51	1951/52	1952/54
Cabrio-Limousine 2 Sitze			
600 Standard	DM 4280,–	DM 4580,–	DM 4800,–
600 Luxus	DM 4680,–	DM 4980,–	–
700 Luxus (Vergasermotor)	DM –	DM –	DM 5275,–
700 Luxus (Einspritzmotor)	DM –	DM –	DM 5725,–
Kombi 2 Türen			
700 Luxus (Vergasermotor)	DM –	DM –	DM 5995,–
700 Luxus (Einspritzmotor)	DM –	DM –	DM 6445,–



Gutbrod Superior Cabrio 2 Sitze 1950–1954 und Gutbrod Superior Kombi 2 Türen 1952–1954





	Gutbrod Superior 600 1950–1954 Gutbrod Superior 600 Luxus 1950–1952	Gutbrod Superior 700 Luxus 1952–1954	
Motor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Vergasermotor	Zweitakt-Einspritzmotor
Zylinderzahl	2 (Reihe)	2 (Reihe)	2 (Reihe)
Bohrung x Hub	71 x 75 mm	75 x 75 mm	75 x 75 mm
Hubraum	593 ccm	663 ccm	663 ccm
Leistung	20 PS bei 4000 U/min	26 PS bei 4300 U/min	30 PS bei 4300 U/min
Drehmoment	4,3 mkg bei 3250 U/min	4,7 mkg bei 2700 U/min	4,9 mkg bei 3500 U/min
Verdichtung	1:6,6	1:6,8	1:8
Vergaser bzw. Einspritzung	1 Fallstromvergaser Solex 32 PBJ	1 Fallstromvergaser Solex 32 PBJ	Bosch-Einspritzpumpe Direkte Einspritzung
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kurbelwellenlager	5	5	5
Kühlung	Thermosyphon, 8 l Wasser	Thermosyphon, 8 l Wasser	Thermosyphon, 8 l Wasser
Schmierung	Gemisch 1:25	Gemisch 1:25	Frischölschmierung Bosch-Kolbenpumpe Öltank 2 Liter (im Motorraum)
Batterie	6 V 75 Ah (im Heck)	6 V 75 Ah (im Heck)	6 V 75 Ah (im Heck)
Lichtmaschine	130 W	130 W	130 W
Kraftübertragung	Frontantrieb Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse	Frontantrieb Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse	Frontantrieb Motor vor, Getriebe hinter der Vorderachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	3 Gang	3 Gang	3 Gang
Synchronisierung	Ohne	II–III	II–III
Übersetzungen	I. 4,68 II. 2,01 III. 1,17	I. 4,68 II. 2,01 III. 1,17	I. 4,68 II. 2,01 III. 1,17
Antriebs-Übersetzung	4,15	4,15	4,15
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen. Ganzstahlkarosserie		
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern		
Hinterradaufhängung	Pendelachse, Schraubenfedern		
Lenkung	Zahnstange (14:1). 2 Lenkraddrehungen		
Fußbremse	Hydraulisch. Trommel-∅ 200 mm, Bremsfläche 540 cm^2		
Allgemeine Daten			
Radstand	2000 mm	2000 mm	2000 mm
Spur vorn/hinten	1130/1160 mm	1130/1160 mm	1130/1160 mm
Gesamtmaße	3560 x 1490 x 1365 mm	3560 x 1490 x 1365 mm Kombi: 3600 x 1490 x 1485 mm	3560 x 1490 x 1365 mm Kombi: 4600 x 1490 x 1485 mm
Felgen	2,50 C x 15	2,50 C x 15 Kombi: 3½ J x 15	3½ J x 15
Reifen	4,25–15	4,25–15 Kombi: 4,80–15	4,80–15
Wendekreis	9,7 Meter	9,7 Meter	9,7 Meter
Wagengewicht	710 kg	740 kg Kombi: 775 kg	760 kg Kombi: 790 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	900 kg	950 kg Kombi: 1070 kg	975 kg Kombi: 1070 kg
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h	110 km/h Kombi: 100 km/h	115 km/h Kombi: 105 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	ca. 100 sec	ca. 50 sec	ca. 40 sec
Verbrauch/100 km	7,5 Liter	7,5 Liter	7 Liter
Kraftstofftank	27 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck) Kombi: 23 Liter (im Heck)	40 Liter (im Heck) Kombi: 23 Liter (im Heck)

Veritas

Die Veritas GmbH., zunächst in Meßkirch/Baden ansässig, wurde 1946 von ehemaligen BMW-Mitarbeitern zu dem Zweck gegründet, auf der Grundlage des Vorkriegsmodells BMW 328 wettbewerbsfähige Renn- und Sportwagen zu bauen. Dies geschah auch, und zwar mit für damalige Verhältnisse erstaunlichen Erfolgen. 1949 begann Veritas auch mit der Herstellung normaler Tourensportwagen, wobei nach wie vor Motor und Fahrwerk des BMW 328 beibehalten wurden. Das Zweisitzer-Coupé kostete DM 22000,–.

1950 übernahm die Veritas GmbH. von der Firma Heinkel ein Werk in Muggensturm bei Rastatt, um von der Einzel- zur Serienproduktion übergehen zu können. Ab Mai 1950 wurde der Veritas 2 Liter in neuer Ausführung angeboten:

„Saturn“ 100 PS Coupé 2/2 Sitze	DM 17250,–
„Scorpion“ 100 PS Cabriolet 2/2 Sitze	DM 18350,–
„Comet“ 100 PS Sportwagen 2 Sitze	DM 19850,–
„Comet S“ 150 PS Rennsportwagen 2 Sitze	DM 25500,–

Die neuen Modelle besaßen statt des BMW-Langhubmotors einen in Zusammenarbeit mit der Firma Heinkel entwickelten, quadratisch ausgelegten Leichtmetallmotor. Auch das Fahrwerk war völlig neu konstruiert. Die Karosserien stammten, wie schon beim vorhergehenden Modell, von der Firma Spohn in Ravensburg. Es kam jedoch nur mehr zur Fertigstellung weniger Prototypen. Mit dem Umzug nach Muggensturm geriet die Veritas GmbH. nämlich in wachsende finanzielle Schwierigkeiten, welche im November 1950 zum Zusammenbruch des Unternehmens führten.

Insgesamt hat die Veritas GmbH. 78 Renn- und Sportwagen gebaut. Die kaufmännische Leitung der Firma besorgte Direktor Lorenz Dietrich, Konstruktions-Chef war Dipl.-Ing. Zipprich und Versuchsleiter Ing. Ernst Loof.

Veritas-Nürburgring 2 Liter (1951–1952)

Im Herbst 1951 mietete Ernst Loof die ehemaligen Auto Union-Boxen am Nürburgring, um dort den Veritas 2 Liter in Einzelfertigung weiter zu bauen. Die Motoren kamen von Heinkel, die Karosserien wieder von Spohn. Angeboten wurden je ein Coupé und ein Cabriolet auf kürzerem bzw. längerem Fahrgestell mit 100 PS sowie ein Sportwagen mit 120 oder 150 PS. Preise ab DM 21000,–. Fertiggestellt wurden jedoch nur schätzungsweise 20 bis 30 Wagen. 1953 mußte die Veritas-Nürburgring liquidiert werden. BMW hat Ernst Loof, der einige Jahre später starb, sowie die Reste seiner Firma übernommen.

Motor
Zylinderzahl

Bohrung x Hub
Hubraum
Leistung
Drehmoment
Verdichtung
Vergaser

Ventile

Kurbelwellenlager
Kühlung
Schmierung
Batterie
Lichtmaschine

Kraftübertragung

Kupplung
Schaltung

Getriebe
Synchronisierung
Übersetzungen

Antriebs-Übersetzung

Fahrwerk

Vorderradaufhängung

Hinterradaufhängung

Lenkung

Fußbremse

Handbremse

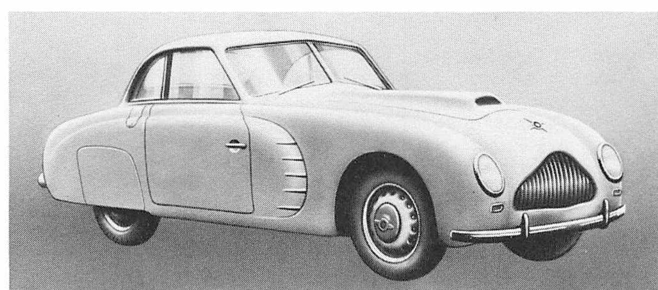
Allgemeine Daten
Radstand
Spur vorn/hinten
Gesamtmaße

Reifen
Wendekreis links/rechts
Wagengewicht
Zuläss. Gesamtgewicht
Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0–100 km/h
Verbrauch/100 km
Kraftstofftank

Veritas 80 PS 2 Liter 1949	**Veritas 100 PS 2 Liter 1950**	**Veritas-Nürburgring 100 PS 2 Liter 1951–1952**	**Dyna-Veritas 1950–1952**
BMW	Heinkel	Heinkel	Panhard
6 (Reihe)	6 (Reihe)	6 (Reihe)	2 (Boxer)
	Leichtmetallblock	Leichtmetallblock	Leichtmetall-Zylinder
66 x 96 mm	75 x 75 mm	75 x 75 mm	79,5 x 75 mm
1971 ccm	1988 ccm	1988 ccm	744 ccm
80 PS bei 5000 U/min	100 PS bei 5000 U/min	100 PS bei 5000 U/min	32 PS bei 5000 U/min
	14,5 mkg bei 3000 U/min	14,5 mkg bei 3000 U/min	5,5 mkg bei 3200 U/min
1:8,0	1:7,7	1:7,2	1:7,5
3 Fallstromvergaser	3 Fallstromvergaser	3 Fallstromvergaser	1 Fallstromvergaser
Solex 30 JF	Solex 35 APJ	Solex 32 PBI	Solex 32 PBI
Schräg hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	Hängend
Stoßstangen und Kipphebel	Stößel und Kipphebel	Stößel und Kipphebel	Stoßstangen und Kipphebel
Seitliche Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Obenliegende Nockenwelle	Zentrale Nockenwelle
Antrieb durch Duplex-Kette	Antrieb durch 2 Ketten	Antrieb durch 2 Ketten	Antrieb durch Stirnräder
4	7	7	2
Pumpe, Wasser	Pumpe, 14 Liter Wasser	Pumpe, 14 Liter Wasser	Ventilator (Luft)
Druckumlauf, 5 Liter Öl	Trockensumpf, 7 Liter Öl	Trockensumpf, 7 Liter Öl	Druckumlauf, 3 Liter Öl
6 V	12 V	12 V 63 Ah (im Motorraum)	12 V 40 Ah (im Motorraum)
130 W	130 W	150 W	185 W
Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Antrieb auf Hinterräder	Frontantrieb
			Motor vor Vorderachse
Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schalthebel Wagenmitte	Lenkradschaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel in Mitte
		oder Lenkradschaltung	unter Armaturentafel
4 Gang	5 Gang	5 Gang	4 Gang
I–IV	II–V	II–V	III–IV
	I. 2,75	I. 2,75	I. 2,59
	II. 1,93	II. 1,93	II. 1,66
	III. 1,51	III. 1,51	III. 1,00
	IV. 1,18	IV. 1,18	IV. 0,68
	V. 1,00	V. 1,00	
	4,35	4,35	6,93
Doppelrohr-Rahmen	Doppelrohr-Rahmen	Doppelrohr-Rahmen	Kastenrahmen
Leichtbau-Karosserie	Leichtbau-Karosserie	Ganzstahlkarosserie	Ganzstahlkarosserie
mit Gitter-Rohrgerippe	mit Gitter-Rohrgerippe		
1 Querfeder oben	Doppel-Querlenker	Doppel-Querlenker	2 Querfedern
Querlenker unten	Längs-Federstäbe	Längs-Federstäbe	
Starrachse	De Dion-Doppelgelenkachse	De Dion-Doppelgelenkachse	Halbstarre Rohrachse
Halbfedern	Längs-Federstäbe	Längs-Federstäbe	V-Strebe, Quer-Federstäbe
Zahnstange	Zahnstange	Zahnstange	Zahnstange (11:1)
			2,25 Lenkraddrehungen
Hydraulisch	Zweikreis-Hydraulik	Zweikreis-Hydraulik	Hydraulisch
Alu-Trommel-Ø 280 mm	Alu-Trommel-Ø 280 mm	Alu-Trommel-Ø 280 mm	Trommel-Ø 225 mm
		Bremsfläche 1080 cm²	Bremsfläche 558 cm²
		Mechanisch/Hinterräder	Mechanisch/Hinterräder
		Drei- bzw. Viersitzer	
2500 mm	2600 mm	2500 bzw. 2900 mm	2180 mm
1180/1220 mm	1280/1300 mm	1280/1300 mm	1220/1220 mm
4200 x 1515 x 1380 mm		4350 x 1700 x 1460 bzw.	3900 x 1450 x 1380 mm
		4900 x 1700 x 1460 mm	
5,50 oder 6,00–16	5,50–16	5,50 bzw. 6,00–16	4,50–16
		12 bzw. 12,5 Meter	10,0/9,5 Meter
980 kg		1050 bzw. 1250 kg	720 kg
			1100 kg
165 km/h	165 km/h	165 bzw. 150 km/h	116 km/h
			41 sec
13 Liter	13 Liter	13 bzw. 14 Liter	7,5 Liter
80 Liter (im Heck)	80 Liter (im Heck)	80 bzw. 65 Liter (im Heck)	44 Liter (im Heck)

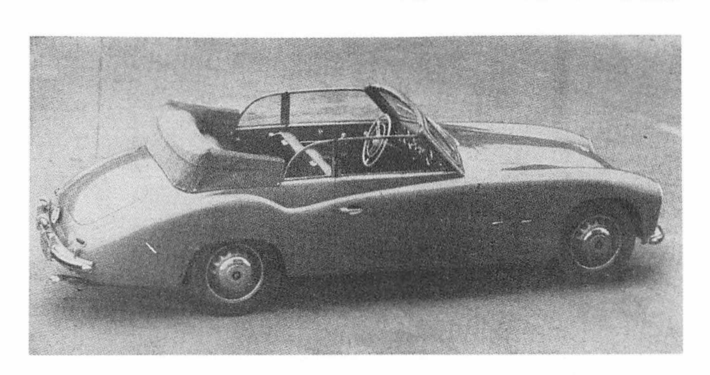


Veritas 2 Liter
Renn-Sportwagen
und
Sport-Coupé 1949



Veritas 2 Liter
„Saturn" Coupé
1950

Veritas-Nürburgring
2 Liter
Cabriolet
1951–1952





Dyna-Veritas
750 ccm Cabriolet
(Karosserie Baur)
1950–1952



Dyna-Veritas (1950–1952)

In Zusammenarbeit mit der französischen Firma Panhard brachte die Veritas GmbH. ein kleines, ganz entzückendes Cabriolet heraus, dessen Mechanik vom Dyna-Panhard übernommen wurde. Nach dem Zusammenbruch der Veritas GmbH. ließ die in Baden-Baden gegründete Firma Dyna (Geschäftsleitung wieder Lorenz Dietrich) den Dyna-Veritas bei der Karosseriefabrik Karl Baur (Stuttgart) bis 1952 in kleiner Serie (insgesamt 176 Wagen) weiterbauen. Preis: Cabriolet 2/2 Sitze DM 8300,–

Champion, Maico

Champion 250 (1948–1951)

Offener Zweisitzer. Konstruktion Dipl.-Ing. Hermann Holbein. Von Sommer 1948 bis Februar 1951 wurden zunächst in Herrlingen bei Ulm, dann in Paderborn insgesamt schätzungsweise 400 Fahrzeuge gebaut. Preis DM 2650,–

Daten: Gebläsegekühlter 250 ccm Triumph 6 PS Einzylinder- oder 10 PS Doppelkolben-Zweitaktmotor im Heck. Dreiganggetriebe. Zentralrohrrahmen. Drehstabfederung vorn und hinten. Reifen 3,25–16. Radstand 1800 mm. Spur 1200 mm. Gesamtmaße 2850 x 1360 x 1180 mm. Wagengewicht 250 kg. Geschwindigkeit 70 km/h. Verbrauch 6 Liter.

Champion 400 (1951–1956)

Weiterentwicklung des Champion 250. Zweisitzer Cabrio-Limousine (Karosserie Drauz, Heilbronn). Im Champion-Automobilwerk Paderborn ab März 1951 bis Ende 1952 insgesamt 2042 Fahrzeuge gebaut. Preis DM 4300,–

Champion 400 H (1953–1956): Wie Champion 400, jedoch Heinkel- statt Ilo-Motor. Gebaut wurden 1953 (Firma Hennhöfer, Ludwigshafen) 1941 Wagen, 1954 (Firma Thorndal, Ludwigshafen) 284 Wagen sowie von Oktober 1955 bis Juni 1956 bei Firma Maico (Pfäffingen) 783 Wagen (Typenbezeichnung: Maico MC 400/H). Preis DM 4050,–

Champion 500 G (1954–1956)

Vom Champion 400 abgeleiteter Kombi. 452 ccm Heinkel-Motor wie Maico 500. Übrige Daten wie Champion 400, jedoch: Antriebs-Übersetzung 4,43. Reifen 4,80–15. Radstand 1960 mm. Gesamtmaße 3400 x 1470 x 1350 mm. Wendekreis 10,5 Meter. Wagengewicht 600 kg, zuläss. Gesamtgewicht 920 kg. Gebaut wurden 1954 (Thorndal) 20 und 1956 (Maico) 21 Wagen. Preis DM 4500,–

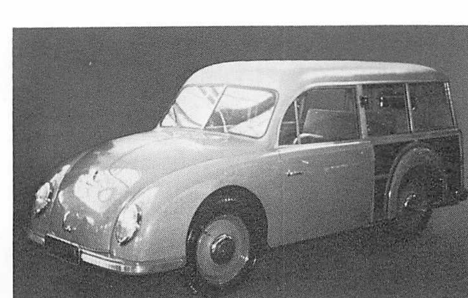
Maico 500 (1956–1958)

Vom Champion 400 abgeleitete Limousine. Solide Verarbeitung, ordentliche Federung, aber dubiose Lenkung, schwache Bremsen und beträchtlicher Innenlärm. Karosserie Baur (Stuttgart). Ab Juni 1956 bis Oktober 1958 baute Maico (Pfäffingen) 6301 Fahrzeuge dieses Modells. Preis: Limousine 2 Türen DM 3665,–. Außerdem wurden etwa 10 Zweisitzer-Cabriolets hergestellt (Karosserie Beutler, Thun/Schweiz).

Champion 250
Roadster 2 Sitze
1948–1951



Champion 400
Cabrio 2 Sitze
1951–1956



Champion 500 G
Kombi 2 Türen
1954–1956



Maico 500
Limousine 2 Türen
1956–1958



Maico 500
Cabriolet 2 Sitze
1957–1958

FMR, Messerschmitt

Fend Flitzer (1948–1951)

Der ehemalige Flugzeug-Ingenieur Fritz Fend baute ab 1948 in Rosenheim/Obb. in Einzelfertigung den Fend Flitzer, einen hauptsächlich für Beinamputierte gedachten Dreirad-Einsitzer. Er war wahlweise mit Handantrieb, mit 38 ccm Victoria- oder mit 98 ccm Sachs-Motor versehen. Die Höchstgeschwindigkeit mit letzterem betrug 60 km/h. Der Preis lag je nach Ausführung zwischen 800 und 1300 DM. Im Zuge laufender Verbesserungen, wobei Rollerräder an die Stelle der ursprünglichen Fahrrad-Räder traten und der Übergang zum 100 ccm Riedel-Imme-Motor erfolgte, kletterte der Preis 1950/51 auf 1500 und dann auf 2000 DM. Insgesamt wurden etwa 250 dieser Einsitzer gebaut.

	Champion 400 1951–1952	Champion 400 H 1953–1956	Maico 500 1956–1958
Motor	Ilo Zweitaktmotor	Heinkel Zweitaktmotor	Heinkel Zweitaktmotor
Zylinderzahl	2 (Reihe)	2 (Reihe)	2 (Reihe)
Bohrung x Hub	61 x 68 mm	62 x 68 mm	66 x 66 mm
Hubraum	398 ccm	398 ccm	452 ccm
Leistung	14 PS bei 4000 U/min	15 PS bei 4000 U/min	18 PS bei 4000 U/min
Drehmoment	3,2 mkg bei 2000 U/min	3,2 mkg bei 2000 U/min	3,7 mkg bei 3000 U/min
Verdichtung	1:6,85	1:6,6	1:7,2
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 26 VFIS	1 Flachstromvergaser Solex 28 JVS	1 Flachstromvergaser Bing 1/24
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kühlung	Thermosyphon 5 Liter Wasser	Thermosyphon 5 Liter Wasser	Pumpe 3,5 Liter Wasser
Schmierung	Gemisch 1:25	Gemisch 1:25	Gemisch 1:25
Batterie	6 V 50 Ah	6 V 50 Ah	12 V 24 Ah
Lichtmaschine	110 W	110 W	130 W
Kraftübertragung	Hecktriebblock Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse	Hecktriebblock Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltung	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte	Schalthebel Wagenmitte
Getriebe	3 Gang	3 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Ohne	Ohne	Ohne
Übersetzungen	I. 3,90 II. 2,13 III. 1,30	I. 3,90 II. 2,13 III. 1,30	I. 2,07 II. 1,15 III. 0,655. Ab Juli 1957: 0,715 IV. 0,484
Antriebs-Übersetzung	3,88	4,43	4,43
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen Ganzstahlkarosserie	Zentralrohrrahmen Ganzstahlkarosserie	Zentralrohrrahmen Ganzstahlkarosserie
Vorderradaufhängung	Doppel-Querlenker Gummi-Torsionsfedern	Doppel-Querlenker Gummi-Torsionsfedern	Doppel-Querlenker Gummi-Torsionsfedern bzw. (ab Juli 1957) Schraubenfedern
Hinterradaufhängung	Pendelachse Gummi-Torsionsfedern	Pendelachse Gummi-Torsionsfedern	Pendelachse Schraubenfedern
Lenkung	Zahnstange (15,9:1) 2,3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (15,9:1) 2,3 Lenkraddrehungen	Zahnstange (15,9:1) Ab Juli 1957: Schnecke
Fußbremse	Hydraulisch Trommel-Ø 180 mm Bremsfläche 340 cm²	Hydraulisch Trommel-Ø 180 mm Bremsfläche 340 cm²	Hydraulisch Trommel-Ø 180 mm Bremsfläche 360 cm²
Allgemeine Daten			
Radstand	1800 mm	1800 mm	2020 bzw. (ab Juli 1957) 2070 mm
Spur vorn/hinten	1200/1150 mm	1200/1150 mm	1200/1155 mm
Gesamtmaße	3180 x 1470 x 1300 mm	3180 x 1470 x 1300 mm	3420 x 1490 x 1395 mm
Felgen	2,50 C x 15	3,00 D x 15	3,00 D x 15 bzw. (ab Juli 1957) 3,50 x 12
Reifen	4,25–15	4,80–15	4,80–15 bzw. (ab Juli 1957) 5,20–12
Wendekreis	9,5 Meter	9,5 Meter	11 Meter
Wagengewicht	520 kg	520 kg	585 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	750 kg	800 kg	880 kg
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	80 km/h	92 km/h
Verbrauch/100 km	6 Liter	6 Liter	6,5 Liter
Kraftstofftank	24 Liter (vorn im Wagen)	24 Liter (vorn im Wagen)	26 Liter (vorn im Wagen)

Messerschmitt Kabinenroller KR 175 (1953–1954)

Im Laufe des Jahres 1952 entwickelte Fritz Fend seinen Kabinenroller zu einem Tandem-Zweisitzer, der ab Frühjahr 1953 im Regensburger Messerschmitt-Werk serienmäßig hergestellt wurde. Gesamtzahl bis Ende 1954 etwa 10000 Stück. Preis DM 2470,–

Messerschmitt Kabinenroller KR 200 (1955–1964)

Ab Anfang 1955 verbessertes und nunmehr endgültiges Modell KR 200. Allein 1955 produzierte man 11909 Kabinenroller, die höchste Zahl, welche innerhalb eines Jahres jemals erreicht wurde. 1956 stellten sich finanzielle Schwierigkeiten ein, was dazu führte, das Regensburger Werk aus dem Messerschmitt-Konzern auszugliedern. Fritz Fend übernahm die Leitung der nunmehr selbständigen Fahrzeug- und Maschinenbau GmbH. Regensburg (FMR), die den Kabinenroller KR 200 noch bis Juni 1964 baute, zuletzt allerdings nur noch in ganz geringer Stückzahl. Insgesamt dürften schätzungsweise 40000 Kabinenroller KR 200 unter die Leute gebracht worden sein. Preis anfangs DM 2700,–, ab 1956 DM 2400,–

FMR Tg 500 (1958–1961)

Sportliche Ausführung (Tg = Tiger) des Kabinenrollers mit 500 ccm-Motor und 4 Rädern. Nur etwa 250 Exemplare. Preis DM 3725,–



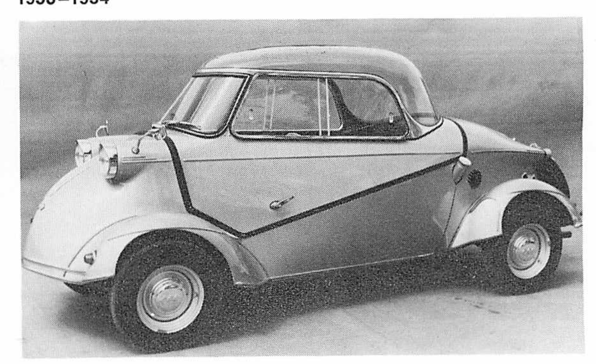
Fend Flitzer
1950–1951



Messerschmitt Kabinenroller KR 175
1953–1954



Messerschmitt Kabinenroller KR 200
1955–1964

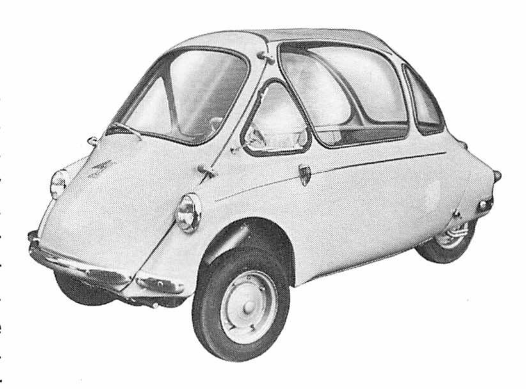


FMR Tg 500
1958–1961

	Messerschmitt Kabinenroller KR 175 1953–1954	Messerschmitt Kabinenroller KR 200 1955–1964	FMR Tg 500 1958–1961
Motor	Fichtel & Sachs Zweitaktmotor	Fichtel & Sachs Zweitaktmotor	Fichtel & Sachs Zweitaktmotor
Zylinderzahl	1	1	2 (Twin)
Bohrung x Hub	62 x 58 mm	65 x 58 mm	67 x 70 mm
Hubraum	173 ccm	191 ccm	493 ccm
Leistung	10,9 PS bei 5250 U/min	10,2 PS bei 5250 U/min Ab 1957: 9,7 PS bei 5000 U/min	19,5 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	1,3 mkg bei 4000 U/min	1,53 mkg bei 3800 U/min	3,4 mkg bei 4000 U/min
Verdichtung	1:6,5	1:6,6. Ab 1957: 1:6,3	1:6,5
Vergaser	1 Schrägdüsenvergaser Bing 24	1 Schrägdüsenvergaser Bing 24	1 Drehschiebervergaser Bing 28
Ventile	Ohne	Ohne	Ohne
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Schmierung	Gemisch 1:25	Gemisch 1:25	Gemisch 1:30 bis 1:40
Batterie	6 V 45 Ah (neben Motor)	12 V 12/14 Ah (neben Motor)	12 V 24 Ah (beim Motor)
Licht-Anlasser	45 W	90 W	160 W
Kraftübertragung	Motor vor Hinterrad Antrieb über Rollenkette	Motor vor Hinterrad Antrieb über Rollenkette	Motor vor Hinterachse Antrieb über Stirnräder
Kupplung	Dreischeiben-Ölbad-Kupplung	Vierscheiben-Ölbad-Kupplung	Zweischeibentrockenkupplung
Schaltung	Handschaltung mit automat. Kupplung vom Lenker aus Ab 1954: Ratschen-Schalthebel rechts vom Fahrer	Ratschen-Schalthebel rechts vom Fahrer	Schalthebel rechts v. Fahrer
Getriebe	4 Gang	4 Gang	4 Gang
Synchronisierung	Ohne	Ohne	Ohne
Übersetzungen	I. 3,22 II. 1,85 III. 1,24 IV. 0,95	I. 3,62 II. 1,85 III. 1,24 IV. 0,86	I. 2,67 II. 1,445 III. 0,833 IV. 0,593
Übersetzung Motor/Getriebe	2,12	2,12	1,82
Antriebs-Übersetzung	2,37	2,31	3,125
Fahrwerk	Ganzstahlkarosserie mit Rohrträgern und trag. Bodenwanne Plexiglas-Kabinenhaube	Ganzstahlkarosserie mit Rohrträgern und trag. Bodenwanne Plexiglas-Kabinenhaube	Ganzstahlkarosserie mit Rohrträgern und trag. Bodenwanne Plexiglas-Kabinenhaube
Vorderradaufhängung	Querlenker, Gummifedern	Querlenker, Gummifedern	Querlenker, Gummifedern
Hinterradaufhängung	Einseitige Aufhängung des Hinterrades am als Schwingarm dienenden Kettenkasten Gummifedern	Einseitige Aufhängung des Hinterrades am als Schwingarm dienenden Kettenkasten Gummifedern	Pendelachse Querlenker Schraubenfedern
Lenkung	Fast direkte Achsschenkellenkung mit Hebelübertragung und motorradähnl. Lenker	Fast direkte Achsschenkellenkung mit Hebelübertragung und motorradähnl. Lenker	Fast direkte Achsschenkellenkung mit Hebelübertragung und motorradähnl. Lenker
Fußbremse	Mechanisch (Seilzug) Trommel-Ø 115 mm Bremsfläche 170 cm²	Mechanisch (Seilzug) Trommel-Ø 115 mm Bremsfläche 170 cm²	Hydraulisch Trommel-Ø 180 mm Bremsfläche 400 cm²
Handbremse			Mechanisch/Vorderräder
Allgemeine Daten			
Radstand	2030 mm	2030 mm	1885 mm
Spur	vorn 920 mm, hinten 1 Rad	vorn 1080 mm, hinten 1 Rad	1110/1044 mm
Gesamtmaße	2820 x 1220 x 1200 mm	2820 x 1220 x 1200 mm	3000 x 1270 x 1240 mm
Felgen	2,45–8	2,45–8	2,45–10
Reifen	4,00–8	4,40–8	4,40–10
Wendekreis	8 Meter	9 Meter	9,5 Meter
Wagengewicht	220 kg	240 kg	390 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	360 kg	430 kg	560 kg
Höchstgeschwindigkeit	78 km/h	90 km/h	125 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	–	–	32 sec
Verbrauch/100 km	3,5 Liter	4,5 Liter	6,5 Liter
Kraftstofftank	11,5 Liter (über Motor)	13 Liter (über Motor)	30 Liter (beim Motor)

Heinkel

Heinkel Kabine (1956–1957)



Die Ernst Heinkel AG. in Stuttgart-Zuffenhausen zeigte Anfang 1955 den Prototyp ihres Rollermobils. Es war ein Dreirad-Fahrzeug, das äußerlich wie eine Kreuzung zwischen BMW Isetta und Messerschmitt Kabinenroller aussah, konstruktiv aber durchaus eigene Wege ging. Kennzeichnend waren der vom Heinkel-Roller her bestens bekannte Viertakt-Motor sowie das bemerkenswert niedrige Gewicht des Fahrzeugs. Ab Juni 1956 wurde es mit 175 ccm-Motor und Dreirad-Fahrwerk serienmäßig gebaut. Im Oktober 1956 ging man zum 200 ccm-Motor und Doppel-Hinterrädern über. Gefertigt wurden 1956 und 1957 insgesamt 6436 Heinkel Kabinen. Preis etwa 2800 DM. Anfang 1958 verkaufte Heinkel die Produktionsrechte und -einrichtungen für die Kabine an eine irische Firma, welche sie ihrerseits einige Jahre später an ein englisches Unternehmen weitergab. In England wurde die Heinkel Kabine noch bis in die sechziger Jahre hinein angeboten.

Zündapp

Zündapp Janus 250 (1957–1958)

Interessantes Kleinfahrzeug, entwickelt aus dem Prototyp Dornier Delta. Wichtigstes Merkmal: Insassen sitzen Rücken an Rücken, hintere Mitfahrer schauen nach rückwärts. Front- und Hecktüre. Zentral eingebauter Motor, Tank und Gepäckraum zwischen den beiden Sitzbänken. Sehr gute Fahreigenschaften, hervorragende Federung, aber Motor zu schwach und zu laut. Gebaut wurden von Juni 1957 bis Oktober 1958 insgesamt 6900 Zündapp Janus. Preis: DM 3470,–.





	Heinkel Kabine 175 ccm 1956	Heinkel Kabine 200 ccm 1957	Zündapp Janus 250 1957–1958
Motor	Heinkel	Heinkel	Zündapp
Zylinderzahl	Viertakt-Einzylinder	Viertakt-Einzylinder Ab Ende 1956: Ab Frühj. 1957:	Zweitakt-Einzylinder, liegend
Bohrung x Hub	60 x 61,5 mm	65 x 61,5 mm 64 x 61,5 mm	67 x 70 mm
Hubraum	174 ccm	204 ccm 198 ccm	248 ccm
Leistung	9,2 PS bei 5500 U/min	10 PS bei 5500 U/min	14 PS bei 5000 U/min
Drehmoment	1,32 mkg bei 4450 U/min	1,35 mkg bei 4700 U/min	2,15 mkg bei 4800 U/min
Verdichtung	1:7,4	1:6,8	1:6,7
Vergaser	1 Pallas 20 ∅	1 Pallas 22 ∅	1 Bing 26 ∅
Ventile	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	Hängend Stoßstangen und Kipphebel Seitliche Nockenwelle Antrieb durch Stirnräder	Ohne
Kühlung	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)	Gebläse (Luft)
Schmierung	Ölbad-Schleuderschmierung 1,4 Liter Öl	Ölbad-Schleuderschmierung 1,4 Liter Öl	Gemisch 1:25
Batterie	12 V 18 Ah (neben Motor)	12 V 18 Ah (neben Motor)	12 V 24 Ah (unter Fahrersitz)
Licht-Anlasser	90 W	90 W	130 W
Kraftübertragung	Motor vor Hinterrad Antrieb Motor-Getriebe und Getriebe-Hinterrad durch Kette im Ölbad	Motor vor Hinterachse Antrieb Motor-Getriebe und Getriebe-Hinterachse durch Kette im Ölbad Kein Differential	Motor in Wagenmitte Antrieb Motor-Getriebe durch Kette im Ölbad Antrieb Getriebe-Hinterachse durch Gelenkwelle
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung
Schaltung	Kulissenschaltung an linker Seitenwand	Kulissenschaltung an linker Seitenwand	Ratschenschaltung an linker Seitenwand
Getriebe	4 Gang-Klauengetriebe	4 Gang-Klauengetriebe	4 Gang-Ziehkeilgetriebe
Synchronisierung	Ohne	Ohne	Ohne
Übersetzungen	I. 3,95 II. 2,07 III. 1,38 IV. 1,00	I. 3,95 II. 2,07 III. 1,38 IV. 1,00	I. 4,16 II. 2,10 III. 1,33 IV. 1,00
Übersetzung Motor/Getriebe	1,882	1,882	2,50
Antriebs-Übersetzung	3,100	3,100	2,69
Fahrwerk	Ganzstahlkarosserie auf Rohrgerippe Vordereinstieg	Ganzstahlkarosserie auf Rohrgerippe Vordereinstieg	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie Vorder- u. Rückwärtseinstieg
Vorderradaufhängung	Gezogene Schwingen Schraubenfedern	Gezogene Schwingen Schraubenfedern	Geschobene Schwingen Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einseitige Aufhängung des Hinterrades am als Schwing- arm dienenden Kettenkasten Schraubenfeder	Schmalspur-Hinterachse Schraubenfeder	Pendelachse Schraubenfedern
Lenkung	Zahnstange (15,2:1)	Zahnstange (15,2:1)	Zahnstange (15,9:1) 2,4 Lenkraddrehungen
Fußbremse	Hydraulisch/Vorderräder Bremsfläche 255 cm^2	Hydraulisch/Vorderräder Bremsfläche 255 cm^2	Hydraulisch/4 Räder Trommel-∅ 160 mm Bremsfläche 488 cm^2
Allgemeine Daten			
Radstand	1760 mm	1760 mm	1825 mm
Spur	vorn 1225 mm, hinten 1 Rad	vorn 1225 mm, hinten 220 mm	1150/1180 mm
Gesamtmaße	2550 x 1370 x 1320 mm	2550 x 1370 x 1320 mm	2890 x 1470 x 1400 mm
Felgen	3,00 D x 10	3,00 D x 10	3,00 D x 12
Reifen	4,40–10	4,40–10	4,40–12
Wendekreis	8,5 Meter	8,5 Meter	9,7 Meter
Wagengewicht	250 kg	290 kg	440 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	475 kg	510 kg	725 kg
Höchstgeschwindigkeit	82 km/h	86 km/h	80 km/h
Beschleunigung 0–max. km/h	ca. 60 sec	ca. 60 sec	ca. 50 sec
Verbrauch/100 km	4 Liter	4 Liter	6 Liter
Kraftstofftank	16,9 Liter (beim Motor)	16,9 Liter (beim Motor)	21 Liter (beim Motor)

Kleinschnittger

Kleinschnittger F 125 (1950–1954)



Die Firma Kleinschnittger in Arnsberg/Westfalen war ein Flüchtlingsbetrieb, welcher ab 1950 einen winzigen Zweisitzer mit 125 ccm-Ilo-Motor und Aluminium-Karosserie baute. Das Fahrzeug war für damalige Verhältnisse keineswegs verfehlt, es war gewissermaßen ein Vorläufer der später zeitweise so zahlreichen Rollermobile. Gebaut wurden etwa 2000 bis 2500 Stück des Kleinschnittger F 125 zum Preis von 2400 DM. Im Herbst 1954 zeigte Kleinschnittger den Prototyp eines größeren 250 ccm Zweisitzers, der jedoch nicht mehr zur Serienreife kam. 1957 geriet die Firma in Konkurs.

Fulda-Mobil

Fulda-Mobil (1950–1960)

Anfang 1950 sah man erstmals den Prototyp des Fulda-Mobil, eines geschlossenen Dreirad-Fahrzeugs mit 250 ccm Ilo-Motor, das 1850 DM kosten sollte. 1951/52 erhielt der nun auch in offener Ausführung angebotene Zweisitzer eine gefälligere Karosserie und den 260 ccm-Sachs-Motor, womit sich jedoch der Preis auf 3000 DM erhöhte. Ab Ende 1953 folgte in der nächsten Entwicklungsstufe eine neue, jetzt ziemlich rundliche Karosserie und bald auch wieder die Rückkehr zum 200 ccm Ilo-Motor. Die vierte Wandlung erfolgte im Herbst 1957 mit dem Übergang auf eine sehr ansprechend gestaltete Kunststoffkarosserie, zu welcher jetzt ein moderner 200 ccm Sachs-Motor gehörte. Preis 3100 DM. Gebaut wurde das Fulda-Mobil in kleiner Zahl – maximal etwa 20 Stück im Monat – bei der Elektromaschinenbau Fulda GmbH. und

Fulda-Mobil NWF 200 (1954–1955)



Fulda-Mobil 200 (1957–1960)



1954/55 lizenzweise bei der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau GmbH. in Wilhelmshaven. Spätere Versuche, das Fulda-Mobil in England, Österreich und Griechenland bauen zu lassen, schlugen fehl. Insgesamt dürften schätzungsweise 1500 Fulda-Mobile ausgeliefert worden sein.

Victoria

Victoria Spatz (1956–1958)

Ausgehend von einem Kunststoff-Zweisitzer, den Egon Brütsch (Stuttgart) auf drei Räder gestellt hatte, entwickelte die Firma Friedrich in Traunreuth/Obb. einen kleinen, sportlich aussehenden Roadster. Er wurde ab 1956 mit 200 ccm Sachs-Motor bei der Firma Bayerische Automobil-Werke (BAW) in Nürnberg gebaut, welche Friedrich gemeinsam mit dem Motorradwerk Victoria gegründet hatte. 1957 übernahm Victoria (Nürnberg) selbst die Produktion des meistens in roter Farbe gelieferten Spatz, verwendete dazu aber den eigenen 250 ccm-Motor. Der Victoria Spatz sah recht lustig aus, war aber zu teuer (Preis DM 3350,–) und vor allem erwies er sich als feuergefährlich. Gebaut wurden bis 1958 knapp 1500 Stück.



AWS

AWS Shopper (1973–1974)

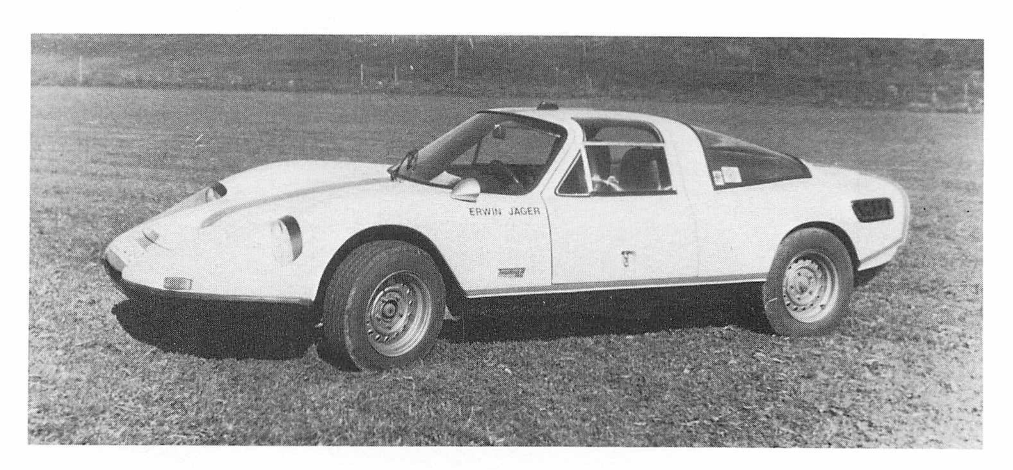
1970 entwickelte die Firma Schätzle (Oberhöchstadt/Taunus) den AWS Piccolo als Stadtwagen mit Motor und Fahrwerk des Goggomobil und einer kunststoffbeschichteten Stahlblech-Karosserie, zusammengefügt in Steckbauweise. Als AWS Shopper baute man das arg primitive und dennoch keineswegs billige Fahrzeug ab September 1973 in Berlin-Rudow. Preis DM 5700,–. Bis zum Konkurs im Juli 1974 wurden 1400 Exemplare fertig.



Thurner

Thurner RS (1970–1973)

Eine kleine Sportwagenfabrikation hat Rudolf Thurner am Ortsrand von Bernbeuren im Allgäu aufgezogen. Von 1970 bis 1973 baute er an die 100 Stück des Thurner RS. Kunststoffkarosserie mit Flügeltüren. Motor und verkürztes Fahrwerk des NSU TT 1200. Gesamtmaße 3950 x 1570 x 1100 mm. Gewicht 610 kg. 180 km/h. Preis: 1971 DM 13500,–; 1972 DM 14450,–; 1973 DM 15600,–. Es gab auch eine Rennausführung mit 135 PS NSU-Abt-Einspritzmotor für etwa 30000 DM. Ein weiteres Projekt mit abgewandeltem VW 1303-Fahrgestell und 2 Liter Porsche 914-Einspritzmotor wurde nicht mehr realisiert.





Westdeutsche Personenwagen-Produktion 1945 bis 1955

	1945–1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Volkswagen 1200	20 146	19 127	46 590	82 399	93 575	114 348	151 323	202 174	279 986
Opel Olympia	20	5 762	20 170	41 341	40 154	43 976	–	–	–
Opel Rekord	–	–	–	–	–	–	79 866	103 983	136 056
Opel Kapitän	–	266	7 820	18 649	21 746	22 757	7 754	–	–
Opel Kapitän (LV)	–	–	–	–	–	–	1 497	44 259	31 152
Ford Taunus	–	182	11 109	24 443	27 059	35	–	–	–
Ford 12 M / 15 M	–	–	–	–	–	30 650	35 888	42 631	58 456
Mercedes 170er-Typen	612	4 608	17 160	33 906	38 294	23 447	24 567	6 872	2 541
Mercedes 180er-Typen	–	–	–	–	–	–	4 373	35 838	38 049
Mercedes 190er-Typen	–	–	–	–	–	–	–	–	1 727
Mercedes 220er-Typen	–	–	–	–	3 821	10 343	3 725	4 651	19 500
Mercedes 300er-Typen	–	–	–	–	51	3 034	2 310	1 455	1 866
DKW F 89	–	–	–	1 540	14 975	25 808	14 859	2 293	–
DKW F 91	–	–	–	–	–	–	9 545	33 023	28 387
DKW F 93	–	–	–	–	–	–	–	–	10 359
BMW Isetta	–	–	–	–	–	–	–	–	12 917
BMW Sechszylinder	–	–	–	–	–	49	1 592	3 410	2 027
BMW Achtzylinder	–	–	–	–	–	–	–	186	2 531
Borgward Hansa 1500/1800	–	–	1 148	8 751	9 363	7 076	5 622	1 881	–
Borgward Isabella	–	–	–	–	–	–	–	11 150	26 378
Borgward 2400	–	–	–	–	–	96	670	216	77
Goliath 700/900	–	–	–	849	5 222	5 662	4 955	9 175	9 755
Lloyd 300/400	–	–	–	1 562	6 628	9 917	16 184	29 249	47 903
Lloyd 600	–	–	–	–	–	–	–	–	7 697
Porsche 356	–	–	–	335	1 112	1 303	1 978	1 934	2 952
Gutbrod Superior	–	–	–	560	3 135	2 552	1 424	55	–
NSU-Fiat 500 C	–	–	–	1 047	1 782	4 275	2 568	1 760	542
NSU-Fiat 600	–	–	–	–	–	–	–	–	6 326
NSU-Fiat 1100	–	–	–	–	–	–	881	1 344	2 149
NSU-Fiat 1400/1900	–	–	–	2	516	746	403	165	939
Glas Goggomobil	–	–	–	–	–	–	–	–	10 126
Champion 250/400/500	–	–	–	106	890	1 271	1 941	304	183
FMR Messerschmitt	–	–	–	–	–	–	1 609	8 644	11 909
Fuldamobil	–	–	–	–	–	–	–	–	701
Hoffmann Kabine	–	–	–	–	–	–	–	–	113

Westdeutsche Personenwagen-Produktion 1956 bis 1965

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Volkswagen 1200	333 190	380 561	451 526	575 407	739 455	827 850	877 014	838 488	948 370	669 430
Volkswagen 1300	–	–	–	–	–	–	–	–	–	421 066
Volkswagen 1500	–	–	–	–	–	10 663	127 324	180 075	258 047	136 882
Volkswagen 1600	–	–	–	–	–	–	–	–	–	122 123
Opel Kadett	–	–	–	–	–	–	14 142	209 128	274 370	257 335
Opel 1200	–	–	–	7 200	29 609	17 776	13 367	–	–	–
Opel Rekord	145 493	98 525	–	–	–	–	–	–	–	–
Opel Rekord (P)	–	83 608	266 960	279 905	213 572	–	–	–	–	–
Opel Rekord (P II)	–	–	–	–	60 324	301 748	299 184	38 228	–	–
Opel Rekord (A/B)	–	–	–	–	–	–	–	296 445	366 573	337 322
Opel Kapitän (LV)	42 958	29 885	4 348	–	–	–	–	–	–	–
Opel Kapitän (P)	–	–	25 036	9 806	–	–	–	–	–	–
Opel Kapitän (P–LV)	–	–	–	14 978	47 446	38 768	32 848	11 576	–	–
Opel Kapitän/Admiral	–	–	–	–	–	–	–	–	29 350	25 033
Opel Diplomat V8	–	–	–	–	–	–	–	–	1 221	4 229
Ford 12 M / 15 M	64 872	50 734	29 688	52 648	94 408	61 474	34 014	–	–	–
Ford 12 M (P 4)	–	–	–	–	–	–	40 552	184 874	175 239	171 325
Ford 17 M (P 2)	–	16 520	81 133	77 508	61 372	–	–	–	–	–
Ford 17 M (P 3)	–	–	–	–	29 944	168 430	193 378	164 646	97 658	–
Ford 17 M (P 5)	–	–	–	–	–	–	–	–	71 281	204 600
Ford 20 M	–	–	–	–	–	–	–	–	12 694	94 752
Mercedes 180er-Typen	29 477	28 916	42 660	32 101	25 535	22 968	11 300	–	–	–
Mercedes 190er-Typen	20 033	25 910	23 982	46 406	46 079	53 271	78 935	96 345	98 198	62 940
Mercedes 200er-Typen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	47 801
Mercedes 220er-Typen	18 707	25 030	31 072	29 092	50 218	60 378	52 768	53 331	57 923	28 159
Mercedes 230, 230 S	–	–	–	–	–	–	–	–	–	21 169
Mercedes 230 SL	–	–	–	–	–	–	–	1 465	6 911	6 325
Mercedes 250er-Typen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5 383
Mercedes 300er-Typen	1 384	1 043	1 495	841	852	814	3 390	2 038	2 393	1 822
Mercedes 600	–	–	–	–	–	–	–	3	107	408
DKW Junior/F 11/F 12	–	–	–	9 843	61 938	64 799	83 778	75 316	42 482	12 671
DKW F 93/F 94	34 746	39 420	38 231	18 658	–	–	–	–	–	–

DKW 1000/1000 S/1000 Sp	–	–	22 740	36 899	58 139	50 424	37 598	32 584	18 252	20 369
DKW Munga	236	6 083	2 328	5 805	8 754	9 239	4 079	3 741	3 435	3 265
DKW F 102	–	–	–	–	–	–	–	–	32 275	20 427
Audi 1,7 Liter	–	–	–	–	–	–	–	–	–	15 768
NSU Prinz 600 ccm	–	6	13 017	33 376	30 630	36 369	57 103	76 295	67 006	40 838
NSU 1000/1100 ccm	–	–	–	–	–	–	–	–	20 099	50 212
NSU/Wankel Spider	–	–	–	–	–	–	–	–	152	923
BMW Isetta	31 707	33 700	21 198	17 536	16 547	11 881	3 478	–	–	–
BMW 600	–	327	27 185	6 799	–	–	–	–	–	–
BMW 700/LS	–	–	–	2 662	35 035	35 639	46 143	29 201	23 661	9 070
BMW 1500/1600/1800/2000	–	–	–	–	–	–	1 737	27 987	37 823	58 524
BMW Sechszylinder	1 080	611	150	7	5	5	–	–	–	–
BMW Achtzylinder	2 695	1 053	1 721	1 796	661	1 518	1 009	692	282	115
Borgward Isabella	20 993	30 484	29 889	38 248	36 097	9 600	23	–	–	–
Borgward 2400	115	97	117	–	–	–	–	–	–	–
Borgward 2,3 Liter	–	–	–	6	863	1 680	38	–	–	–
Goliath 700/900	8 152	572	–	–	–	–	–	–	–	–
Goliath/Hansa 1100	–	9 112	10 440	11 976	8 661	2 471	–	–	–	–
Goliath Jagdwagen	15	20	52	7	1	–	–	–	–	–
Lloyd 250/300/400	13 316	3 226	–	–	–	–	–	–	–	–
Lloyd 600/Alexander	35 329	45 907	46 780	34 565	4 998	1 246	2	–	–	–
Lloyd 900/Arabella	–	–	–	5 428	32 887	7 234	600	893	–	–
Glas Goggomobil	33 385	43 372	35 717	22 561	19 506	20 285	18 267	15 945	14 950	11 610
Glas Isar 600/700	–	–	6 741	24 717	17 854	15 001	11 888	5 778	4 634	972
Glas 1004/1204/1304	–	–	–	–	–	–	2 286	7 394	7 347	8 533
Glas 1300 GT / 1700 GT	–	–	–	–	–	–	–	–	1 140	1 865
Glas 1700/1700 TS	–	–	–	–	–	–	–	–	952	7 192
Porsche 356	4 264	5 191	5 980	7 032	7 598	8 274	8 205	9 672	10 575	1 685
Porsche 911/912	–	–	–	–	–	–	–	–	233	9 558
Porsche Jagdwagen	21	32	18	–	–	–	–	–	–	–
NSU-Fiat Weinsberg 500	–	–	–	1 516	1 863	1 514	1 158	139	–	–
NSU-Fiat Jagst 600/770	3 592	10 209	12 306	17 094	18 584	21 063	21 516	19 450	11 322	7 973
NSU-Fiat Neckar/Europa	2 811	6 436	10 611	16 152	13 369	18 598	27 623	24 690	10 287	6 758
FMR Messerschmitt	7 500	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Maico/Champion	2 081	3 873	968	–	–	–	–	–	–	–
Heinkel Kabine	2 919	3 517	–	–	–	–	–	–	–	–
Zündapp Janus	–	1 731	5 169	–	–	–	–	–	–	–
Victoria Spatz	499	925	63	–	–	–	–	–	–	–
Hoffmann Kabine	34	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Produktion westdeutscher Personenwagen 1966 bis 1974

(einschließlich der Produktion westdeutscher Personenwagen im Ausland)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Volkswagen										
1200 (Käfer)	144468	166243	142083	153103	124388	156979	148366	156576	106972	
1300 (Käfer)	637004	336159	422412	468977	440536	376751	371325	316281	178566	
1500 (Käfer)	298021	422912	621222	412299	133828	178358	202031	168691	110326	
1600 (Käfer)	–	–	–	197124	484428	557133	478978	508311	275751	
1500/1600 (Typ 3)	307973	198008	237617	262897	337080	336832	235605	192070	240802	
411/412 (Typ 4)	–	–	23090	49675	43097	79218	71441	76163	33311	
181 (Kurierwagen)	–	–	–	2382	5386	11026	7978	25918	21832	
VW-Porsche 914	–	–	–	1543	20241	15993	19713	28403	17012	
Golf 1100	–	–	–	–	–	–	–	–	91809	
Golf 1500	–	–	–	–	–	–	–	–	98081	
Scirocco 1100	–	–	–	–	–	–	–	–	2378	
Scirocco 1500	–	–	–	–	–	–	–	–	33749	
Passat 1300	–	–	–	–	–	–	–	55705	171504	
Passat 1500	–	–	–	–	–	–	–	74542	167382	
K 70 (Typ 48)	–	–	–	–	13324	76780	55922	56721	7335	
Opel										
Kadett	336041	280109	380839	440745	400780	320593	266358	259171	256613	
Olympia	–	21509	31528	21170	6430	–	–	–	–	
Ascona	–	–	–	–	23965	118207	165671	192457	106823	
Manta	–	–	–	–	55393	144981	103274	127242	48520	
GT	–	–	541	34997	24432	14715	17398	11380	–	
Rekord	315463	212290	216918	261045	281194	220807	274370	242422	130733	
Rekord Diesel	–	–	–	–	–	–	6191	23002	30143	
Commodore	–	40247	34303	31437	33075	17465	33790	28442	24390	
Kapitän/Admiral	16356	5149	4236	12851	8268	4962	5307	4359	1168	
Diplomat	2177	942	644	4926	3422	2598	2643	1931	586	
Ford										
12 M (P 4)	98952	–	–	–	–	–	–	–	–	
12 M (P 6)	49709	112015	93066	92002	46197	–	–	–	–	
15 M (P 6)	42561	70515	51787	64315	37737	–	–	–	–	
17 M	84191	112991	98135	106995	119626	119696	–	–	–	
20 M/26 M	66897	43522	46603	52006	54120	44031	–	–	–	
Escort	–	–	–	120393	154436	156958	124088	156098	78604	
Taunus	–	–	–	–	59821	253283	233366	245955	138357	
Capri	–	–	758	134344	169740	168726	152120	183933	146429	
Consul/Granada	–	–	–	–	–	–	163454	124956	69012	

Mercedes-Benz									
200	26842	26236	21286	26138	29733	35122	40562	37337	37640
200 D	61707	68505	23868	27663	32841	35000	41065	45287	50613
220	–	131	23486	22493	22652	24140	23691	12146	–
220 D	–	364	50630	59628	63314	64294	73729	54321	27510
230/4	–	–	–	–	–	–	–	9568	30013
240 D	–	–	–	–	–	–	–	16512	60928
240 D 3,0	–	–	–	–	–	–	–	–	7650
230, 230 S, 230 SL	37143	28054	22462	23835	25252	30520	35270	31378	25314
250	–	–	–	29183	33631	34452	18458	7219	5006
250 S, SE, SL	61720	73907	22547	–	–	–	–	–	–
280, 280 E	–	–	–	–	–	–	20373	29852	20530
280 S, SE, SEL, SL	–	1325	49363	63488	62734	32281	25712	33607	39977
300 SE (3 Liter)	3890	1751	–	–	–	–	–	–	–
300 SEL (2,8 Liter)	–	37	1325	1137	20	–	–	–	–
300 SEL 6,3	–	–	1094	2578	1797	670	386	–	–
280 SE 3,5	–	–	–	176	3306	16694	18286	–	–
300 SEL 3,5	–	–	–	158	4903	3881	3194	–	–
350 SE, SEL	–	–	–	–	–	–	4353	14398	7755
450 SE, SEL	–	–	–	–	–	–	76	20330	15929
280 SL	–	–	–	–	–	–	–	–	597
350 SL	–	–	–	–	–	4808	10340	5397	1438
450 SL	–	–	–	–	–	2131	8174	14248	9054
600	323	160	223	336	236	237	210	82	52
BMW									
1502	–	–	–	–	–	–	–	–	18
1600-2, 1602	13463	30476	36842	28928	33952	28174	28890	21844	38000
1600 GT	–	58	1201	–	–	–	–	–	–
1802	–	–	–	–	–	14944	27053	22878	19670
2002	–	12	30057	42062	55734	67651	69180	61069	58230
1600/1800/2000	60614	45072	37939	37340	35010	19121	1231	1449	756
518–528	–	–	–	–	–	–	12895	48529	51741
2500/2800	–	–	2700	36608	36770	17886	16737	15555	6047
3,0/3,3	–	–	–	–	–	16921	26872	26200	12773
Audi									
60 – Super 90	63539	36788	67474	52647	64241	75138	41257	–	–
100	–	–	90	67852	101655	109568	161523	159216	93735
80	–	–	–	–	–	–	37851	238698	171399
50	–	–	–	–	–	–	–	–	22146

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
DKW										
Auto Union 1000	19576	13284	324	–	–	–	–	–	–	
F 102	351	–	–	–	–	–	–	–	–	
F 91 Munga	3367	2274	2317	–	–	–	–	–	–	
NSU										
Prinz 4	43082	49646	53456	62067	55539	45603	25370	2000	–	
1000/1100/1200	60211	52235	68193	74841	88004	49970	29360	–	–	
Wankel-Spider	581	719	–	–	–	–	–	–	–	
K 70	–	–	–	23	–	–	–	–	–	
Ro 80	–	434	5986	7811	7200	2916	4203	4074	1286	
Glas										
Goggomobil	12490	8961	6906	3141	–	–	–	–	–	
1004 – 1304, 1300 GT	8991	6944	368	–	–	–	–	–	–	
1700, 1700 GT	5145	1583	494	–	–	–	–	–	–	
2600/3000 V8	219	373	74	–	–	–	–	–	–	
Porsche										
356	10	–	–	–	–	–	–	–	–	
912	9273	6412	5114	2536	–	–	–	–	–	
911	2796	4520	8019	12727	13997	10599	14266	15415	9915	
VW-Porsche 914/6	–	–	–	29	2760	306	237	–	–	
Neckar										
Jagst 770	8171	7417	7243	5806	–	–	–	–	–	
1100 Millecento	9887	5720	4072	–	–	–	–	–	–	